



GEOMEDIA

**Kuidas mõjutab Rail Baltica valmimine Pärnumaa sotsiaal-
majanduslikku arengut ja rahvastikutrende aastani 2050?
Arengut mõjutavate uuenduste ja trendide analüüs, olulisemad
väljakutsed ja sisend Pärnumaa strateegiasse.**

LÕPPRAPORT



RB Pärnu reisijate jaama arhitektuurne ideekavand. Autor AB Pluss OÜ, 2015.

Tellija: SA Pärnumaa Arenduskeskus

Täitja: OÜ Geomedia

www.geomedia.ee

Tallinn-Pärnu 2022

Sisukord

Sisukord.....	2
Sissejuhatus.....	4
1. Pärnumaa sotsiaal-majanduslik konkurentsipositsioon	5
2. Rail Baltica ja sellega seonduv taristu arendamine Pärnumaal	8
2.1. Pärnu reisirailterminal.....	10
2.2. Pärnu kaubajaam ja selle tehnilise toe baas.....	11
3. Teised Rail Baltica logistikaga seotud olulised taristu objektid Pärnumaal.....	15
3.1. Pärnu lennujaam.....	15
3.2. Pärnu sadam	16
3.3. Via Baltica.....	17
3.4. Pärnu bussijaam.....	18
3.5. Harku-Lihula-Sindi 330/110 kV kõrgepinge õhuliin	18
3.6. Tööstuslad ja tuulepargid.....	18
4. Raudteekoridoridega seotud regionaalarengu mõjud ja praktikad välisriikides	21
4.1. Transpordikoridorid, majandusarengukoridorid ja nende mõjuindikaatorid.....	21
4.2. Kiirraudtee regionaalse mõju teguritest teaduskirjanduse alusel	23
5. Pärnumaa pikaajaline strateegiline vaade ja seosed Rail Baltica rajamisega	30
5.1. Kokkuvõtte arengudokumentides kajastatust	30
5.2. Kokkuvõtte intervjuudest.....	32
6. Rail Baltica mõju stsenaariumid Pärnumaa arengule	35
6.1. Milline Pärnu ja Pärnumaa?	35
6.2. Rail Baltica ja Pärnumaa strateegia.....	37
6.3. Kuidas on Rail Baltica mõju stsenaariumiline analüüs üles ehitatud?	38
6.4. Kahe visiooni põhiideestike võrdlus ja Rail Baltica tähendus nende ideestike teostumisel.....	39
6.5. Projektid ja ettevõtmised visioonide realiseerimiseks ja kahe kontseptsiooni konfliktikohad ..	41
6.6. „Suusad risti“ teemad	43
6.7. Rail Baltica määramatused ja nende mõju mõlema stsenaariumi realiseerimise võimalustele	43

6.8. Kokkuvõtlikke järeldusi stsenaaristilisest analüüsist	46
7. Kokkuvõte ja ettepanekud	48
Lisad	52
Lisa 1. Pärnumaa arengut mõjutavad tegurid olulisemates strateegiadokumentides	52
Eesti üldist arengut ja regionaalseid aspekte käsitlevad dokumendid ja uuringud.....	52
Pärnu maakonna strateegiadokumendid	59
Kohalike omavalitsuste arengukavad	64
Pärnumaa uuringud- ja analüüsid	66
Lisa 2. Tallinn-Helsingi tunnel	71
Lisa 3. Intervjuu Raivo Varega Pärnu Postimehes (23. detsember 2021)	73
Lisa 4. Intervjueeritute nimekiri	75

Sissejuhatus

Rail Baltica (RB) on Eesti riigi üks suurimatest investeeringutest taristusse, mis toetab inimeste reisimise ja kaupade liikumise võimaluste parandamist ning ettevõtluse, turismi ja kaubavahetuse edendamist. Kuna RB transpordikoridor annab Pärnumaale võimaluse lligipääsu ja kättesaadavuse parandamiseks, seda nii lokaalsemas kui laiemas rahvusvahelises ulatuses, siis seeläbi on võimalus tugevdada maakonna positsiooni nii siseriiklikus kui rahvusvahelises konkurents.

Käesoleva uurimistööga selgitatakse, milliseid võimalikke muutusi RB raudtee käikuandmine võib tuua Pärnumaa arengule ajaperspektiivis aastani 2050. Kuna RB transpordikoridor annab Pärnumaale võimaluse regionaalse kättesaadavuse parandamiseks, seda ennekõike Põhja- , Kesk- ja Lõuna-Euroopa (Aadria mere) suunal, siis seeläbi on võimalus tugevdada maakonna positsiooni nii siseriiklikus kui rahvusvahelises konkurents. Uued võimalused kaupade ja reisijate veol toovad Pärnumaa Euroopa kaardile kui multimodaalse transpordisõlme, mille sünergiast on võimalik kasvatada Pärnumaa jaoks uusi arenguid. Pärnumaa integratsioon Euroopa TEN-T võrgustikku pakub ennekõike väljakutsed neile majandussektoritele, milleks Pärnumaal on potentsiaali seonduvalt kaupade ja isikute liikumisega ennekõike rahvusvahelises mõõtnes. Seega on töö sisendiks RB rajamisest tuleneva arengupotentsiaali aruka ärakasutamise ettevalmistamiseks.

Teine oluline ülesanne oli siduda käesolev töö Pärnumaa strateegia 2035+ kaasajastamise ja konkreetsete arendustegevuste läbiviimisega. Sellest tulenevalt seotakse strateegiadokumendis markeeritud kaks arenguvisioni - “Balti keti” visioon ja “Läänemere pärli” visioon - ning seostatakse need RB võimalike tulevikuga. See, kuidas meie lootused ja soovid mingite võimalike keskkonnamuutustega kokku klappivad, ei pruugi olla üheselt selge. Taolises olukorras soovitatakse erinevate arengutsenaariumide konstrueerimist ja läbimängimist. Nad on abivahendiks, nende abil saavad otsustajad täpsustada juba olemasolevaid strateegiaid ja töötada välja uusi. Arengutsenaariumite põhine lähenemine RB rajamisest tulenevatele võimalustele edendab ka strateegilist mõtlemist selle laiemas tähenduses, tõstab RB poolt mõjutatavate regioonide valmisolekut eelseisvateks muutusteks.

Aruanne koosneb sissejuhatuses ja seitsmest peatükist. 1. peatükis on esitatud lühidalt Pärnumaa tänane konkurentsipositsioon. Pärnumaa konkurentsipositsiooni detailne analüüs on leitav töö vahearuandest ja seetõttu esitame lõpparuandes vaid kokkuvõtte. Sellele järgneb peatükis 2 taustainformatsioon RB kohta, sh ülevaade RB trassist Pärnumaal, kavandatud kohalikest peatustest ning Pärnu reisiterminalist ja kaubajaamast. 3. peatükis on esitatud ülevaade teistest olulistest logistika ja taristu objektidest Pärnumaal, mis toetavad RB transpordikoridori toimimist ja on eeldused multimodaalse logistikakeskuse kujunemiseks ning RB mõjul uute arengupulsside käivitamiseks. 4. peatükis käsitletakse väliskirjanduse ja –praktika kogemusi raudtee arengukoridoride arendamisest. 5. peatükis on antud lühiülevaade dokumentide põhjal Pärnumaa senisest arengusuundadest, võimalikest trendidest ja poliitikatest, eesmärgiga mõista kuivõrd nendes on RBga seonduvat mõtestatud. Samuti esitatakse ülevaade intervjuudest, mis käsitlevad RB arenguid. 6. peatükk keskendub RB mõjustsenaariumitele, mis on ühtlasi sisendiks Pärnu maakonna arengustrateegia kaasajastamisele. 7. peatükk sisaldab kokkuvõtte koos ettepanekutega. Töös kasutatud materjalide ülevaade on toodud lisas. Eraldi antakse Tallinn-Helsingi raudteetunneli ülevaade. Samuti on lisas majandusekspert Raivo Vare poolt antud intervjuu Pärnu Postimehele. Lisas on toodud töö koostamise käigus intervjuueeritute nimekiri. Aitäh kõigile, kes olid nõus meiega oma mõtteid RB arusaamadest jagama.

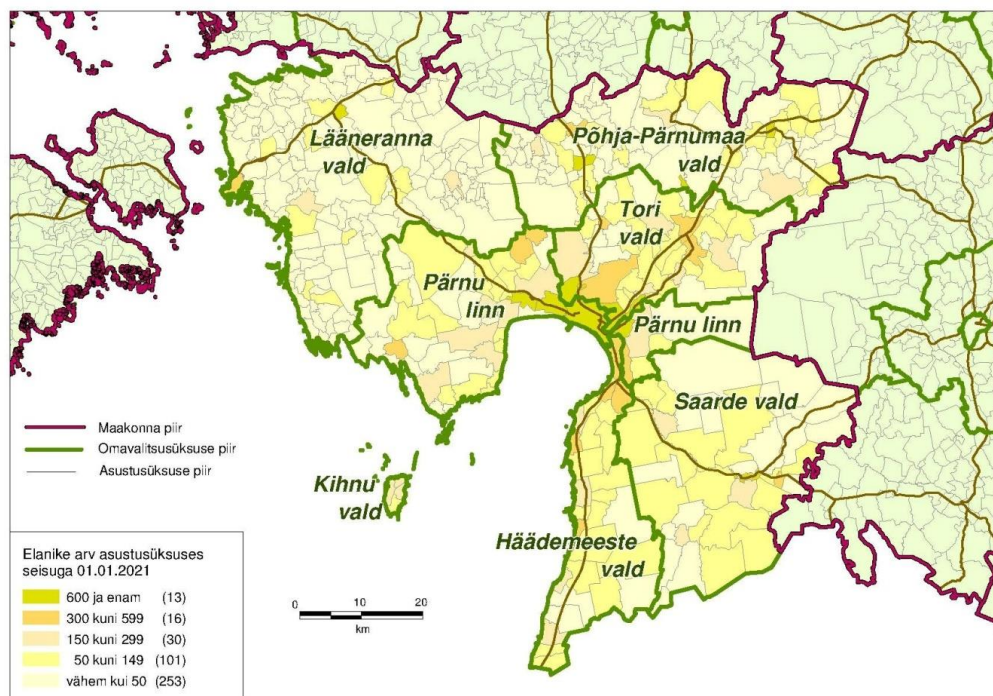
Käesoleva aruande panid kokku OÜ Geomedia meeskond kelleks olid Rivo Noorkõiv (projektijuht), Erik Terk (ekspert, stsenaariumite koostaja), Raivo Vare (ekspert, logistikaga seonduvad teemad), Aado Keskaik (analüütik, metodoloogia ja metoodika) ja Veiko Sepp (analüütik, arengutrendid ja mõjude hindamine). Töö täitjad tänavad Erik Reinholdi ja Heiki Mägi Pärnumaa Arenduskeskusest, sisulise ja ladusa koostöö eest.

Töö põhiseisukohti tutvustati kahe ettekandega 21. detsembril 2021 Pärnus suure pööripäeva konverentsil „Pärnumaa 100 000. Kas pöörame või laseme minna?“ Samuti viidi OÜ Geomedia poolt osalejatele läbi töötuba, et saada täiendavaid sisendeid antud töösse ja seda tutvustati ka kohapeal. Konverentsil oli ca 100 osalejat. Töö tulemusi tutvustati SA Pärnumaa Arenduskeskuse nõukogu koosolekul 1.02.2022.

1. Pärnumaa sotsiaal-majanduslik konkurentsipositsioon

Pärnu maakond asub Eesti edelaosas, poolkaares ümber Liivi lahe kirdenurga, millesse sopistub madalaveeline Pärnu laht. Riigi maismaaterritooriumist (43 465,32 km²) hõlmab Pärnumaa 12,5%, olles suurima pindalaga maakond Eestis: 5418,73 km², millest saared ja laiud hõlmavad ligi 20 km². Asustustihedus on Pärnumaal 15,8 in/km² ja selle näitaja alusel ollakse 4. maakond, mis jääb Eesti keskmisele ligi 2 korda alla.

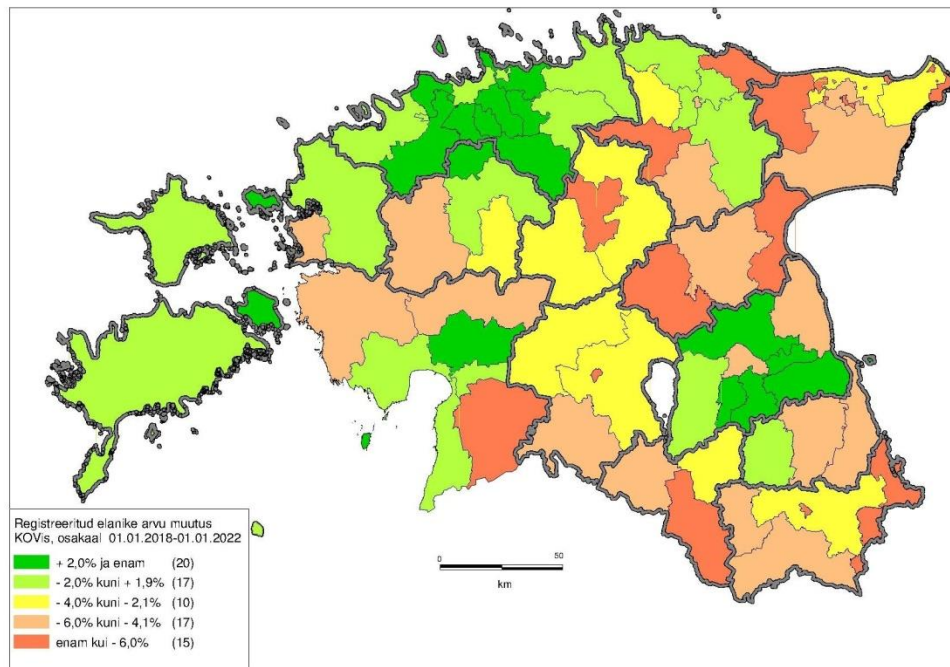
Kohalikke omavalitsusi on maakonnas 7, neist 1 linn ja 6 valda. 2017. aasta haldusreformi tulemusena kasvas maakonna territoorium Lääne maakonnast Lihula ja Hanila valdade liitmise tulemusena (joonis 1).



Joonis 1. Pärnu maakonna elanike arv asustusüksustes 01.01.2021 (Allikas: rahvastikuregister, OÜ Geomedia)

Pärnumaal elas rahvastikuregistri andmetel seisuga 01.01.2021 86 756 inimest, mis moodustab 6,4% Eesti elanikest. Elanikkonna suuruselt on Pärnumaa neljas maakond Eestis. Elanikest on 41 231 mehed (47,5%)

ja 45 525 naised (52,5%). Pärnumaa seitsme omavalitsusüksuse vahel jaotub elanike arv järgmiselt: Pärnu linn 51 334 (59,2%), Tori vald 11 989 (13,8%), Põhja-Pärnumaa vald 8092 (9,3%), Lääneranna vald 5236 (6,0%), Häädemeeste vald 4909 (5,7%), Saarde vald 4492 (5,2%) ja Kihnu vald 704 (0,8%). Pärnu maakonna elanike arv on perioodil 2011-2021 vähenenud 2947 inimese võrra, mis on 3,3%. Haldusreformi järgset elanike arvu muutust omavalitsusüksustes iseloomustab joonis 2.

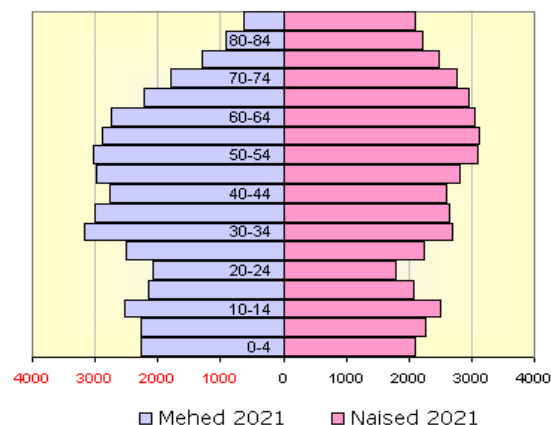


Joonis 2. Elanike arvu muutus protsentides kohalikes omavalitsustes ajavahemikul 1.01.2018-1.01.2022 (Allikas: rahvastikuregister, OÜ Geomedia)

Jooniselt näeme, et vaadeldud ajavahemikul on kolmes Pärnumaa omavalitsusüksuses elanike arv vähenenud. Pärnu linnastus on toimunud elanike arvu kasv.

Pärnu maakonnas on 413 asustusüksust. Suurima elanike arvuga asustusüksused on Pärnu linn (38 881), järgnevad Sindi linn (3726), Paikuse alev (3028), Vändra alev (1952), Tammiste küla (1722) ja Kilingi-Nõmme linn (1608). Üle 1000 elanikuga asulad on veel Audru alevik, Sauga alevik, Papsaare küla, Lihula linn ja Pärnu-Jaagupi alev. Alla 100 elanikuga asustusüksusi on maakonnas 318, so 77% asustusüksuste arvust. Rahvastikuregistri andmetel on 9 küla (0,02%) ilma püsiva elanikkonnata.

Pärnumaa elanike soo- ja vanuskoostist iseloomustab joonis 3.



Joonis 3. Pärnu maakonna rahvastiku soolis-vanuseline struktuur 01.01.2021 (Allikas: rahvastikuregister)

Vanusegruppide lõikes jagunes Pärnu maakonna rahvastik seisuga 01.01.2021 järgmiselt: vanus 0-14 16,1%, 15-64 61,6% ja vanus 65+ 22,3%. Kõige arvukama vanusegrupi moodustasid elanikud vanuses 50-54 (6125 inimest), järgnes vanusegrupp 55-59 (6003 inimest). Kõige väiksem oli 85+ elanike arv (2725), järgnesid vanusegrupid 80-84 (3112), 75-79 (3774) ning 20-24 (3888).

Hõivatuid vanuses 15-74 aastat on Pärnumaal 40,1 tuhat, mis moodustab 6,1%-Eesti hõivatutest. Rahvastiku hõivatus on viimase kümnendi vältel olnud riigi kõrgemate või keskmiste seas. Demograafilise töösurveindeksi alusel on Pärnumaa neljas maakond jäädes alla Eesti keskmisele. Ülalpeetavate määra alusel on Pärnumaa kuuendal kohal maakondadest, olles selle näitaja osas Eesti keskmisest kõrgemal.

Töötamise registri andmetel oli 2020. aasta algul registreeritud töötajaid omavalitsusüksustes Pärnumaal järgmiselt: Pärnu linnas 23781 töötajat, kellest kodumavalitsuses töötas 18374 (77,3%) ja mujal Pärnumaal 1539 (6,5%); Tori vallas 5679 töötajat, kellest kodumavalitsuses 1639 (28,8%) töötajat ja mujal Pärnumaal 3172 (55,8%); Põhja-Pärnumaa vallas 3790 töötajat, kellest kodumavalitsuses 1962 (51,8%) ja mujal Pärnumaal 1021 (26,9%); Lääneranna vallas 2401 töötajat, kellest kodumavalitsuses 1315 (54,8%) ja mujal Pärnumaal 421(17,5%); Häädemeeste vallas 2188 töötajat, kellest kodumavalitsuses 824 (37,7%) ja mujal Pärnumaal 956(43,7%); Saarde vallas 2024 töötajat, kellest kodumavalitsuses 841 (41,6%) ja mujal Pärnumaal 733 (36,2%); Kihnu vallas 375 töötajat, kellest kodumavalitsuses 135 (36,0%) ja mujal Pärnumaal 147 (39,2%). Kokku oli töötamise registris Pärnumaal töötajaid 40238, neist töötas Pärnumaal 33079 (82,2%). Väljapool maakonda käis tööle 7155 inimest, neist Tallinnas 3878 (54,2%). Pärnu linnast käis Tallinnas tööle 2247 inimest ja Tartusse 357.

Ettevõtlusaktiivsus on Pärnumaal kõrge ja uusi ettevõtteid luuakse vähemalt riigi keskmise kiirusega. Ettevõtete arvult 1000 elaniku kohta on Pärnumaa maakondade pingerea alguses. Ettevõtete arv 1000 elaniku kohta on üle 90% Eesti keskmisest.

Pärnumaa tootis 4,2% riigi sisemajanduse koguproduktist (SKP) ja on maakondade pingereas neljas maakond. SKP järgi elaniku kohta on Pärnumaa maakondade pingereas viiendal kohal. SKP elaniku kohta moodustab Eesti keskmisest 64%. Maakondade ekspordivõime alusel arvatuna elaniku kohta oli Pärnumaa varem riigi paremate hulgas, nüüdseks on taandunud keskmiste hulka riigis.

Haridustasemelt vähemalt 15-aastaste hulgas keskhärduse või kutsekeskhariduse baasil on Pärnumaa 4. kohal Eestis. Tööhõives on primaarsektoris (põllu-ja metsamajandus, kalapüük) hõivatute osakaal üle Eesti

keskmise. Primaarsektori osakaal on küll kõikunud, kuid põhjuseks pole mitte niivõrd primaarsektori enda kasv või kahanemine vaid pigem sekundaar- (tööstus ja ehitus) ja tertsiaarsektori (teenused) hõive muutused. Tööstus- ja ehitussektori osatähtsus on viimase kümnendi jooksul olnud pidevalt üle riigi keskmise. Primaarsektoris (põllumajandus, kalapüük, metsaraie) on Pärnu maakond üleriigiliselt heal kohal. Pärnumaal on juhtival kohal metalli- ja puidu-, elektroonika- ning tekstiilitööstus. Piimatootmises on Pärnumaa toodangus lehma kohta ning ka toodangu kogumahu riigi parimate seas. Pärnumaa on metsa raiemahult ning kalasaagilt rannapüügil Eesti esimene maakond. Teenuste sektoris on tähtsal kohal turism ja puhkemajandus. Majutuste osatähtsuses Eestis on Pärnumaa teisel positsioonil. Majutuste arvus 1000 elaniku kohta on Pärnu maakond teisel kohal riigis ja kindlustab 11% kõigist majutustest.

Töötajate kuu keskmine brutotulu alusel on Pärnumaa positsioon viimase kümnemkonna aasta jooksul langenud, olles maakondadest 11. kohal. Eesti keskmisest kuu brutotulust moodustab Pärnumaa näitaja 86,6%. Pärnumaa positsioon elanike elatustaseme osas brutokuupalga järgi on võrreldes Eesti keskmisega viimase kümnendi vältel pigem halvenenud.

Kokkuvõttes saame öelda, et Pärnumaa arengupotentsiaal ei ole mitmete oluliste sotsiaal-majanduslike heaolunäitajate mõttes piisaval määral realiseerunud. RB tulek Pärnumaale loob uue võimaluse anda maakonnale arengutõuge. Selleks on vajalik omada maakonnas selget kava, et RBga kaasnevaid võimalusi maksimaalselt siinsetes huvides ära kasutada.

2. Rail Baltica ja sellega seonduv taristu arendamine Pärnumaal

RB on rahvusvaheline raudteeühendus, mis ühendab Eesti, Läti ja Leeduga ning Kesk- ja Lääne-Euroopa riikidega ning nende haardealadega. Tegemist on kahe rööpmelise 1435 mm rööpalaiusega elektrifitseeritud rahvusvahelise kiire raudteega ja selle juurde kuuluva moodsa taristuga, mis kulgeb Tallinnast Riia kaudu Leedu-Poola piirini. RB kogutrassi pikkus on ca 700 km, sellest 210 km Eesti Vabariigi territooriumil.

RB trassikoridor on maakonnaplaneeringutega määratud raudtee rajamiseks vajaminev maa ja raudtee kaitsevöönd koos trassi „nihutamisruumiga”. Hajaasustuses on trassikoridori laiuseks 350 m. Tallinnas, Pärnus ja suuremates asustatud kohtades, kus trassikoridor kulgeb mööda olemasolevat raudteeliini (tegemist on väljakujunenud ehitatud keskkonnaga), on koridori laiuseks 150 m. Trassikoridori sees paikneb kavandatav raudteemaa koos kaitsevööndiga, mille ulatus on üldjuhul 66 m ja mis orienteeruvalt alates 35 m joonest piiratakse aiaga.

Trass tagab praeguste teadmiste baasil reisijatele liikumiskiiruse kuni 240 km/h ja kaubarongide kiiruse kuni 120 km/h. Tallinnast Pärnusse sõidab reisirong 43 minutiga, Pärnust Riiga tund ja 12 minutit. Tallinnast Leedu pealinna Vilniusesse saab tulevikus rongiga 4 tunniga ja Varssavisse kuue tunniga. Liiklus uuel raudteel on kavas avada 2026. aastal, mis aga tänaste arengute valguses pole tõenäoline ja lükkub kümnendi lõppu¹. RB arendamise eest ja Eesti riigi huvide esindamise eest ühisetevõttes Rail Baltic AS, vastutab Eestis Rail Baltic Estonia OÜ².

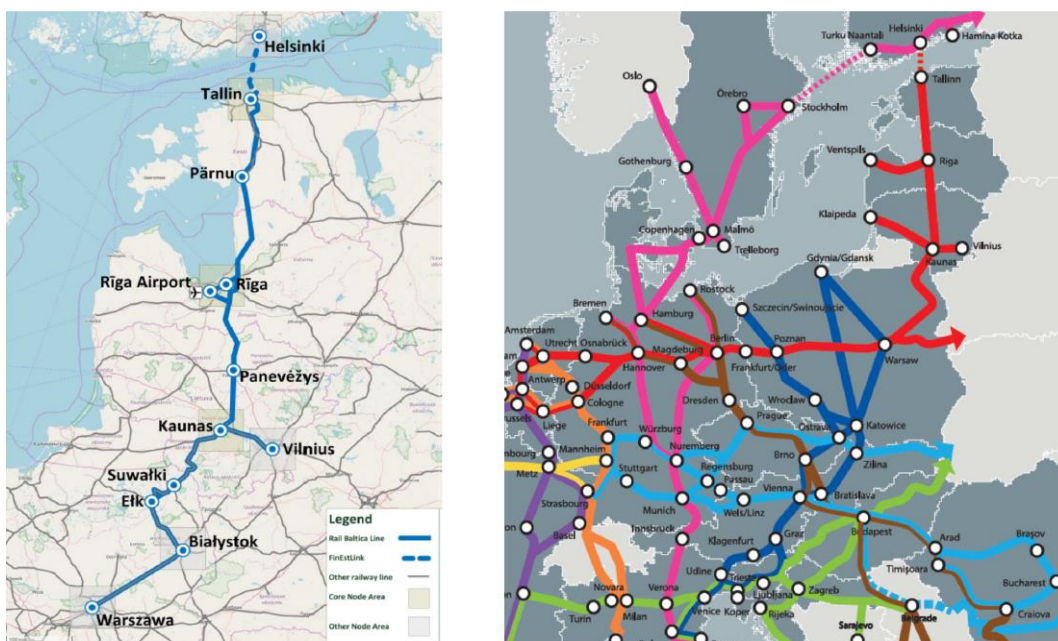
¹ Puhm, Carl-Robert. Rail Balticu valmimine lükkub kümnendi lõppu. Postimees 27.09.2021.

https://majandus.postimees.ee/7347160/rail-balticu-valmimine-lykkub-kumnnendi-loppu#_ga=2.214522709.359593000.1632052425-1638909391.1603112303

² <https://rbestonia.ee/>.

RB mõlemal suunal on kavandatud liikuma ööpäevas 8 reisirongi (neist üks, mis võtab peale ka sõiduautosid) ja 9-12 kaubarongi. RB opereerimisplaani järgi hakkab raudteel liikuma 26 kiiret rongi ja 16 regionaalrongi. Rahvusvaheliseks liikluseks mõeldud RB Ülemiste ja Pärnu terminalile ja Pärnu kaubajaamale kavandatakse Eestisse lisaks 11 kohalikku peatust. Kohalikud peatused on Assaku, Luige, Saku, Kurtna, Kohila, Rapla, Järvakandi, lisaks Pärnumaal viis peatust: Kaisma, Tootsi, Kilksama, Surju ja Häädemeeste.

Samas tuleb rõhutada, et arengukoridoris reisijate ja kaupade liikumist ei saa käsitleda isoleerituna, vaid tegu on sellest tuleneva laiemast regionaalse mõjuga. Euroopa Komisjoni otsuse kohaselt on arendatav RB raudteetrass üheks osaks Euroopa Liidu maanteed, raudteid ja sadamaid koondava transpordi infrastruktuuri TEN-T põhivõrgu koridorist (joonis 4).



Joonis 4. RB raudteetrass TEN-T põhivõrgus (Allikas: Rail Baltica: Preparation of the Operational Plan of the Railway)

RB üldprojekti ametlikul veebilehel tuuakse välja 10 kasutegurit, mis kaasnevad projekti RB elluviimisega³:

- Võimas kiirendus jätkusuutlikule majandusarengule Balti riikides, RB projektil on oluline roll Balti riikide **majanduse arengus**.
- Uus standard reisijate- ja kaubavedamisel, kaasaegne **kiire raudteeühendus** pakub mugavat, turvalist ja keskkonnasõbralikku alternatiivi reisijateveoks ning arenguvõimalusi ühend- ja mitmeliigiliste vedude pakkujatele, otsene ja takistusteta ligipääs Euroopa raudteesüsteemile.
- Luuakse uus majanduskoridor, füüsiline infrastruktuur toimib tervenisti **uue majanduskoridori loomist võimaldava** tehnilise lahendusena, luuakse riikidevahelise integratsiooni ring.
- RB on osa Euroopa Liidu TEN-T Põhjamere–Balti koridorist, mis seob Euroopa suurimaid sadamaid **Rotterdami, Hamburgi ja Antwerpenit läbi Hollandi, Belgia, Saksamaa ja Poola kolme Balti riigiga**, ulatudes edasi Soome lahe kaubateede kaudu Soome. Helsingi ja Tallinna vahele

³ <https://www.railbaltica.org/et/benefits/>

kavandatud tunneliühenduse annab RB koridorile põhjapoolse pikenduse, mis võimaldab ühinemist **Arktika koridoriga**, võttes arvesse tulusat perspektiivi alternatiivse Põhjamaade ringi mereteede arendamisest Euroopa ja Aasia vahel. Peale selle ristub Põhjamere–Balti koridor Baltikumi–Aadria koridoriga Varssavis, sillutades teed uue tarneahela arendamiseks Balti- ja Aadria mere vahele.

- Jätkusuutlik tööhõive ja haridusvõimalused. Kavandamise ja ehituse faasis pakub RB suurt tuge töökohtade loomisel, eriti ehitusvaldkonnas, aidates seeläbi konjunktuuritsükli sujuvamaks muuta, elavdades tööhõive võimalusi. RB rajamisega luuakse platvorm **regionaalse pädevuse ja oskusteabe keskuse** loomisele. Makrotasandil toetab RB Balti riikide sisese **ühise tööjõuturu teket ja tagab** RB lähedal asetsevatele **ülikoolidele haardealad luues neile paremat ja kiiremat ligipääsu**.
- RB vähendab **inimeste mobiilsusest tulenevat ökoloogilist jalajälge**. Raudtee on ainus suur transpordiliik, mis ei põhine pea täielikult fossiilkütusel. Suunates reisijate- ja kaubaveod teedelt raudteele, aitab RB oluliselt vähendada ka kliimamuutustest tulenevaid majanduslikke mõjusid, teehoolduskulusid ja mürasaastet.
- Uued võimalused mitmeliigilise kaubalogistika arenguks Integreerides regiooni olulisimad transpordi infrastruktuuri elemendid alates **sadamatest ja sisemaa logistikaasutustest** kuni **lennujaamade ja linnaterminalideni** RB ökosüsteemi. Ühend- ja mitmeliigiliste vedude logistikalahenduste arendamine aitab tugevdada **kaubavahetust** kogu ülejäänud Euroopa Liiduga ja positsioneerida end Euroopa ja kogu maailma suurimates tarneahelates. Ühendvedod, kvaliteetsed logistilised teenused, digitaliseerimine ja tarneahelate juhtimise oskused määravad ära Balti riikide tulevase võimekuse oma rolli arendamisel **Euroopa transpordi- ja logistika valdkonna tööjaotuses ja konkurentsieeliste** loomises.
- Uued ühendvedude lahendused reisijatele. RB pakub ühenduse **kesksete ettevõtluspiirkondade ja lennujaamadega**, kindlustades mugava ühenduvuse **sujuvateks äri- ja puhkusereisideks**, millest saavad kasu turismi valdkonnad erinevate transpordilahenduste omavahelisest kombineerumisest digitaalselt juhittavas ning täielikult jälgitavas uksest-ukseni pakettis.
- Ohutuse ja jõudluse arendamine. On teada ja empiiriliselt tõestatud, et raudtee on **üks turvalisim reisimisviis**. Populariseerides raudteeliiklust teedel sõitmise asemel väheneks avalikel teedel sõitvate kaubaveokite hulk ja liikluse intensiivsus. Arvestades kiirusega seonduvaid eeliseid, kaasneb RB kasutamisega ka oluline kokkuhoid reisimisele kuluvas ajas lubades reisijal reisile kuluvat aega ka **tulemuslikult kasutada**. RB pakub alternatiivset võimalust reisimiseks, millega on võimalik vältida ja leevendada **linnades tekkivaid liiklusummikuid**.
- Uus väärtusplatvorm digitaliseerimises ja innovaatiivses. Uute tehnoloogiliste lahenduste kasutuselevõtmine **digitaliseerimise ja intelligentsete transpordisüsteemide** (ITS) arendamise kaudu. Digitaliseerimine koos CO₂-heite vähendamisega on jätkuvalt üks Euroopa Liidu peamine prioriteet. RB pakub kiiresti arenevale **start-up** ettevõtete valdkonnale uut **ökosüsteemi** Balti riikides.
- Ligipääsu paranemine **Euroopa ühtsele turule**. Liitudes ühtse Euroopa raudteepiirkonnaga suureneb Balti riikide **kaubandusvõimekus** ja on olemas ligipääs **uutele eksporditurgudele**, mistõttu on tänu **uutele logistilistele kanalitele** võimalik luua **uusi kaubateid**.

2.1. Pärnu reisiterminal

RB Pärnu rahvusvaheline reisiterminal paikneb Papiniidus ja on rongiga tulijatele värav Pärnu linna, mis avab nii pärnakatele kui külalistele vaated linnaruumile ja ümbritsevale jõeäärsele maastikule. Terminali asukoht **on Pärnu linnasüdamest** suhteliselt raskesti ligipääsetav, kuna esmalt tuleb läbida Mai elurajoon, siis ladude piirkond, seejärel riikliku tähtsusega maantee ja alles siis terminal.

RB Pärnu terminali külastajate aastaseks arvaks prognoositakse 150-200 tuhat inimest⁴. Ülaltoodu ei loo RB Pärnu terminali puhul eeldusi selleks, et seal saaks märkimisväärses mahus kõrvalfunktsioone edendada, mis kinnisvaraomaniku seisukohalt ärilisest aspektist tootlikud oleksid ning mis meelitaks erasektori kinnisvara-arendajaid terminali rajamise juurde riske võtma ning kapitalile tootlust otsima.

Pärnu reisiterminali hoone kogupindala on 7062 m² ja sellesse tulevad erinevad kauplused, kohvik, VIP-ruumid ja ootesaal 160 istekohaga (joonis 5).



Joonis 5. RB Pärnu reisijate jaama arhitektuurne ideekavand. Autor AB Pluss OÜ, 2015.

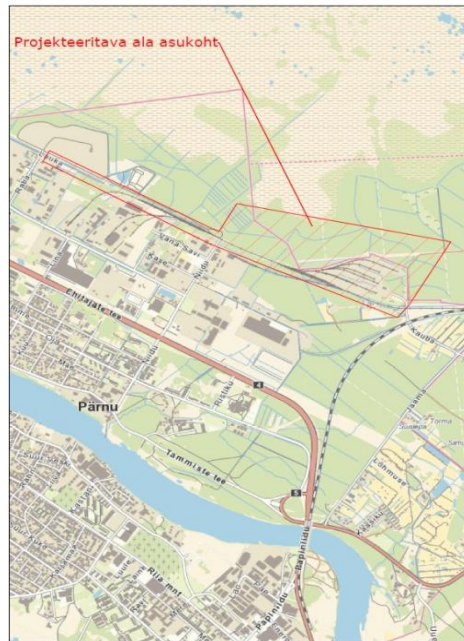
Terminal on kavandatud linnaruumis nähtavana, mistõttu hoone on tõstetud maapinnast kõrgemale ja avatud erinevates liikumissuundades – jõe äär, parkla, maantee, bussipeatus, park jt. Võimalik on väike sadam Pärnu jõel, et luua reisiterminalist jõetrammiga ühendus Pärnu bussijaama.

2.2. Pärnu kaubajaam ja selle tehnilise toe baas

RB Pärnu kaubajaama planeeringuala⁵ asub Niidu ettevõtluspiirkonnas endise Tammiste raudtee infrastruktuuri alal, mis asub Pärnu linna ja Tori valla territooriumil. Kavandatav arendus on mahukam kui olemasolev kaubajaama ala. Eskiisi kohaselt lahendatakse kaubajaam ja Pärnu piirkonna hoolduskeskus võimalikult kompaktsel alal Niidu tööstuspiirkonna põhjaosas. Planeeringuala suurus on 130 hektarit, millest Pärnu linna territooriumile jääb 101 hektarit (joonis 6).

⁴ Pärnu reisiterminali põhi- ja kõrvalfunktsioonide analüüs. Stratum, 2018. <https://rbestonia.ee/wp-content/uploads/2019/03/RB-P%C3%A4rnu-terminal-anal%C3%BC%C3%BCs.pdf>

⁵ Rail Balticu Pärnu kaubajaama, lennujaama, Loode-Pärnu ja Niidu tööstusalasid ning Pärnu kaubasadamat ühendava transpordikoridori uuring, 2019. Skepast&Puhkim OÜ.



Joonis 6. Pärnu kaubajaama planeeritav ala (allikas: Pärnu kaubajaama eelprojekt)

Juurdepääs mööda raudteed lahendatakse eraldi rööbasteedega vahetult põhitrassi kõrval, mis ühendavad hoolduskeskust RB põhitrassiga. Kaubajaamas teenindatakse RB kaubaronge, seal on võimalik kaupu raudteelt autodele laadida, ladustada ja sorteerida. Samuti paikneb siin RB tehnilise toe baas, kus asuvad eriotstarbelised rongid, jooksva hoolduse materjalide ladu ja tehakse taristu jooksvat hooldust. Kaubajaamale rajatakse eraldi rööbasteedega juurdepääs lõunast, mis ühendab kompleksi Pärnu kaubajaamaga. Kaubajaama alale planeeritakse kuni kuus 1435 mm rööpmepaari selliselt, mis võimaldaksid kaupade ümberlaadimist mõlema rööpmepaari vahel. Kaubaterminali ja hooldekeskuse juurdepääs autodega on kavandatud Niidu tänavalt. Arvestatud on Lauka tänava perspektiivse väljaehitamisega veotänavana, et tagada täiendav juurdepääs ja luua tulevikus ühendus Pärnu suure ümbersõiduteega.

2018. a tellis RB Rail AS Pärnu raudtee kaubaterminali tasuvusuuringu⁶, mille seisukohti on kasulik ühel või teisel viisil silmas pidada terminali edasise arendusprotsessi käigus. Töö käigus küsitleti paljusid ettevõtjaid nende kavatsuste osas tulevast terminali kasutama hakata. Selgus, et paljud ettevõtjad leidsid, et nad saavad kujundada kindla seisukoha alles siis kui saavad teada terminali teenused, tegutsemise kiiruse ja hinnataseme. Enamus küsitletutest olid pessimistlikud, vähemus aga neutraalsed Pärnu kaubaterminali edu väljavaadete suhtes suuremate kaubamahtude töötlemise osas.

Pärnu terminali peamine tugevus on hea maanteeühendus oma korjeala ettevõtetega. Nõrkusi on samas mitmeid, sh võimalik konkurents Muuga ja Salaspilsi RB multimodaalsete terminalidega. Töös leitakse, et võtmeküsimuseks on Pärnu terminalile hea äriplaani koostamine, mis võimaldaks mh avaliku ja erafinantseerimise kombineerimist. Uuringus kasutatud kaubavoogude prognoos koostati lähtudes Pärnu sadama korjealast (Pärnu, Viljandi, Lääne, Järva, Tartu, Põlva, Võru ja Valga maakonnad), selle ala sisse- ja väljaveo voogudest ning vedude autodelt rongile ümbersuunamise väljavaadetest. Arvestati, et terminali käivitumise aegset esialgset kaubavoogu hakkavad kasvatama täiendavad indutseeritud kaubavood.

⁶ Civitta Estonia AS and Railistics GmbH (2018). Feasibility Study of Pärnu Rail Freight Terminal in the context of the Rail Baltica Global Project. Final Report.

Civitta raportit võib pidada konservatiivseks jätkustsenaariumiks, mis ei võta arvesse kauglogistiliste vedude tulekut RB-le ja võimalikke hüppeid kauba mahtudes. Näiteks kui RBd pidi hakkaksid liikuma rahvusvahelised kaubavood, sh Soome ja Saksa või Soome ja nn Aadriasuunaliste maade vaheline transiit, siis oleks võimalik, et Pärnusse tekib lisaks olemasolevatele uusi ettevõtteid, sh selle voo tööstuslikuks töötlemiseks ja kaubaterminali jaoks võib järgneda hüppeline kasv, vähemalt võimalusena. Juba ühe suurema automatiseeritud tehase juurdeehitamine, mis ei nõua suurt tööjõu kasvu, võib pilti oluliselt muuta. Pluss võib-olla ka mingil määral distributsiooniteenust kaubavoost mingi osa kaupade Eestis laialijagamiseks. Prognoosis leiti, et Pärnu terminal võiks teenindada nädalas algul kümmekond, aastaid hiljem 14 rongi. Vajalikuks peeti sobivate teenuste valikut, nende kvaliteetset osutamist ning koostööd Salaspilsi ja/või Muuga multimodaalsete terminalidega. Terminali finantsilise tasuvuse arvutused (tehtud n.ö terminali operaatori seisukohast) näitavad, et tegevusest saadavad tulud jäävad alla selle rajamis- ja opereerimiskulude diskontomääradele. Järelikult on finantsilise tasuvus tagamiseks vaja kaasata avalikku finantseerimist. Samas terminali ühiskondlik (sotsiaalmajanduslik) tasuvus on positiivne. Selle arvutamisel on arvesse võetud:

- aja kokkuvõtte tulevastele terminali kasutajatele ja kaubasaatjatele teeninduspiirkonnas,
- transpordikulude kokkuvõtte kaubasaatjatele,
- RB kui teenuse ja Pärnu kui sihtkoha atraktiivsuse tõusu,
- suurenenud tulumaksutulu,
- õhusaaste vähenemist kaubaveo nihkumise tõttu maanteelt raudteele,
- CO² heite vähenemist kaubaveo maanteelt raudteele nihkumise tõttu,
- avariide vähenemist kaubaveo nihkumise tõttu maanteelt raudteele,
- täiendavat väliskulude kokkuvõtte tänu kauba- ja reisijateveo nihkumisele maanteelt raudteele.

Terminali rajamise riskide analüüsi põhjal on peamiseks riskiks transpordinõudluse vähesus. Selle leevendamine peaks olema Pärnumaa strateegia, osalt isegi Eesti strateegia. Mitte vaid vedajatele mõeldud, aga ka investeerijatele (ka tööstuslikele) pakutav lähenemine peaks paigas olema enne terminali avamist ja potentsiaalsed kaubasaatjad peaksid olema teadlikud hinnangulistest kuludest erinevatesse sihtkohtadesse vedamiseks, tehes samal ajal koostööd tarnijatega nii Eesti-siseselt kui ka väljastpoolt Eestit avamaks võimalikke ettevõtte jaoks tulutoovaid uusi veomarsruute.

RB kohalikud peatused ja nende areaalide määratlemine⁷ annab sisendi RB maakonnasiseste mõjude analüüsiks. RB kohalikud peatused on positiivse mõju võimendajad kohalikul tasandil.

Kaisma peatus maakonnaplaneeringuga määratud asukoht jääb Kaisma küla idaservale, põhiliseks juurdepääsuteeks on riigitee nr 27 Rapla-Järvakandi-Kergu. Sellest asukohast 10 minuti autosõidu ulatusse jäävad Kergu, Kaisma, Massu, Vaki ja Pärnjõe; 15 minuti autosõidu piiresse Pärnjõe, Vändra, Mõisaküla, Salu, Massu ja Enge (osaliselt) asustusüksused. Põhja-Pärnumaa valla suurimad keskused Vändra ja Pärnu-Jaagupi jäid peatuse teenindustsoonist välja.

Tootsi peatus on kavandatud Tootsi alevi ja Elbi küla piirile, kõrvalmaanteed 19270 Suigu-Tootsi ja 19271 Tootsi-Piistaoja ristmiku vahetusse lähedusse. Nimetatud maanteed on ka peatuse põhilised juurdepääsud. Peatuse kavandatud asukohast 10 minuti autosõidu ulatusse jäävad Tootsile lisaks Metsaküla, Suigu, Murru, Selja, Selja, Muraka, Piistaoja, Muti, Tori (osaliselt) asustusüksused.

⁷ Rail Balticu Pärnumaa arengukoridor, 2021. Skepast&Puhkim OÜ.

Tootsi peatus asukoha kontekstis on oluline hinnata ühendusi kompaktselt asustatud asumitega – eelkõige Tootsi alevi ja Tori alevikuga, lisaks ka Suigu, Murru, Selja ja Muraka külade tihedamalt asustatud aladega ning võimalusel ka Jõesuu küлага. Tootsi peatus teenindusraadiuse ja Pärnu linna kui maakonnakeskuse ligipääsetavuse parandamise võimaluste hindamisel tuleb silmas pidada, et Tootsi peatus jääb juba olemasolevate ühenduste baasil väljakujunenud 30 minuti ligipääsetavuse tsooni serva (ajaline kaugus Pärnust) ja Tootsist idas asuvate asustusüksuste, sh Selja ja Tori, peamiseks transpordiühenduseks Pärnuga on põhimaantee nr 5 Pärnu-Rakvere-Sõmeru. Ruumianalüüsist selgub, et Tootsi peatus ei mõjuta Pärnu 15 min ligipääsetavuse vööndit (st 15 min Pärnust autoga vs 15 min Pärnust kombineeritult rongi ja autoga). Tootsi peatus avaldab mõju Pärnu 30 min ligipääsetavuse vööndile, laiendades seda enamasti läände ja loodesse, kus suurem osa maast on Suursoo ja elanikkonna tihedus väga madal. Suigu ja Murru külade teenindamine rongi ja autoga kombineeritult on küsitav, kuna Suigu küla keskosa jääb juba ise Pärnu 30 min vööndisse ja autoga sõitmine Tootsi peatusse ei ole seega põhjendatud. Ilma autota või muu kohaliku transpordita jääb Tootsi peatus Suigust ja Murrust pigem kättesaadamatult kaugele, ca 8 km. Analoogne olukord on ka Tori aleviku ning Selja ja Jõesuu küladega: asumid jäävad niigi Pärnu 30 min vööndisse ja autoga sõitmine Tootsisse ei ole põhjendatud, samas ilma kohaliku transpordita jääb Tootsi peatus liiga kaugele. Maakonnakeskuse teenindusala mõistes jääb Tootsi peatus seega teenindama pigem ainult Tootsi alevit.

Kilksama peatus kavandati maakonnaplaneeringuga Kilksama ja Urge külade piirile. Lähim üldkasutatav tee on Oti tee, mis on Kilksama küla tihedamalt asustatud osa põhiline liiklusarter. Lähim maantee on 19214 Jännesselja-Urge kõrvalmaantee. Peatusel on olemas potentsiaal teenindada 10 minuti autosõidu alale jäävaid Urge, Urumarja, Sindi, Kilksama ja Pulli, aga ka Tammiste, Paikuse ja Sauga asustusüksusi. Arvestades, et kõik nimetatud asustusüksused asuvad Pärnu 15 min autoga ligipääsetavuse tsoonis, on tõenäoline, et peatus jääb teenindama ainult vahetus läheduses paiknevaid alasid ja selle tähtsus kohaliku peatusena on otseses sõltuvuses eelkõige kergliikluse ühenduste ulatusest ja kvaliteedist.

Surju peatus kavandati maakonnaplaneeringuga põhimaanteelt nr 6 Valga-Uulu läände Ilvese küla territooriumile. Analoogetselt Kilksama ja Tootsi peatustega tuleb Surju puhul arvestada asjaoluga, et vähemalt autotranspordi mõistes ei avalda peatus olemasolu arvestatavat mõju lähiümbrusele, kuna olemasolev maanteevõrk tagab head ühendused. Surju küla tihedalt asustatud keskosa paikneb Pärnust 15 minuti autosõidu kaugusel tänu maantee lähedusele, ja kuigi Surju peatus laiendab 15 min ala kombineerituna auto ja rong mõnevõrra, siis esiteks pigem hõredalt asustatud aladele ja teiseks on ajavõit marginaalne. Seega on ka Surju peatus tähtsus, nagu Urge peatusel, otseses seoses pigem kergliikluse ühenduste kvaliteediga.

Häädemeeste peatus on kavandatud Nepste ja Arumetsa külade piirile kõrvalmaantee nr 19330 Tõitoja-Häädemeeste juurde. Peatus vahetus läheduses on alad praktiliselt asustamata. Lähim asustus jääb peatusest läände rannikule. 10 minuti autosõidu ulatusse jääb peatusele nime andnud Häädemeeste alevik. 15 min teenindusallasse kergliikuriga jäävad Nepste, Arumetsa, Laiksaare, Tali, Häädemeeste, Jaagupi, Peni ja Kabli asustusüksused. 15 min autosõidu tsooni peatusest jääb kogu ranniku asustus Võistest põhjas kuni Kablini lõunas, lisaks sisemaal tihedalt asustatud Tali küla keskosa. Peatus laiendab Pärnu 30 min ligipääsetavuse vööndit olulisel määral lõunasse, sh äärelisele alale maakonnaplaneeringu mõistes. Kuna juurdepääsuks kohalikule peatusele on nimetatud kõrvalmaantee, siis suurimateks võitjateks on maanteele suhteliselt lähedal paiknevad asustusüksused nagu Laiksaare ja Tali, vähemal määral ka Urissaare ja Massiaru. Laiksaare ja Tali külade maakonnakeskusega ühenduse mõistes on tegu arvestatava alternatiiviga autotranspordile. Häädemeestest on regionaalrongiga planeeritud väljumised (kiirrong Häädemeestes ei peatu) Tallinna suunas 8 korral ja sõiduaeg Häädemeeste-Pärnu on 17 minutit

ning Häädemeeste-Tallinn on 1 tund ja 40 minutit⁸. Pärnu jaamast lähtudes on kiirrongil võrreldes regionaalrongiga selge ajaline võit Tallinna suunas: 43 minutit kiirrongiga ning 1 tund ja 22 minutit regionaalrongiga. Kuna Häädemeeste peatus on ajaliselt Riiale lähemal kui Tallinn, on sõiduaeg Riiga 1 tund ja 9 minutit.

Eelneva põhjal saab teha järelduse, et RB kohalikud peatused pakuvad uusi võimalusi elanikele nii tööalase kui teenuste tarbimise areala laienemise läbi. Samuti on headest ühendustest tulenevalt võimalik positiivne mõju kinnisvaraturule ja töökohtadele.

3. Teised Rail Baltica logistikaga seotud olulised taristu objektid Pärnumaal

RB arenguga kujuneb Pärnust multimodaalne transpordisõlm, mis ühendab raudtee, auto-, mere- ja lennutranspordi ning võimalused jõetranspordiks. **Erinevad transpordiliigid peavad üksteist täiendama ja toetama, mitte konkureerima.**

3.1. Pärnu lennujaam

Pärnu lennujaam asub Pärnu linnast 3 kilomeetri kaugusel. Kiire juurdepääs Via Balticalt lennuväljale ehitati 2012. aastal. Tegemist on endisele sõjaväelennuväljaga, mille infrastruktuur on kaasajastatud. Traditsiooniliselt on Pärnus olnud kohalik lennujaam, mis teenindab väikesaari (Kihnu, Ruhnu), samuti Kuressaare, Tallinna ja Tartu suunda. Tänapäevaks on jäänud ainult väikesaarte suund. Aastaringselt teenindab lennujaam liinilendusi Ruhnu saarele, talviti ka Kihnu saarele. Suvel kasutavad lennujaama peamiselt väikelennukid. Lennuväli on sobilik lennu- ja langevarjuspordi harrastamiseks, aga ka lennundusega seonduva õppimiseks. Lennujaam teenindab era- ja tellimuslendusi. Pärnu ettevõtjad on korraldanud tšarterreise puhkajate saamiseks Skandinaaviast. Lennuväli omab tähtsust ka riikliku julgeoleku seisukohast.

Pärnu lennujaama on tänapäevaks rekonstrueeritud (investeering 20 miljonit eurot) ja suudaks teenindada ca 50 tuhat reisijat aastas. Rekonstrueeritud lennuraja pikkus on 2000 meetrit ja laius 30 meetrit koos vajalike ohutusaladega. Reisijate terminali suuruseks on ca 700 m² ja korraga suudab lennujaam vastu võtta 80 samaaegselt saabuvat ja lahkuvat reisijat. Pärnu lennujaama rekonstrueerimisega toetatakse eelkõige turismi ja puhkemajanduse arendamist, aga ka ühendusi lähinaabritega ning saartega. Saarte suunalise ühenduse tagamisega vähendatakse riske, mis seonduvad ka talvise laevaühenduse jääoludest tekkivate probleemide korral.

Lennujaama territooriumil on rentimiseks eri suurusega ja eri otstarbega hooneid, nii äripinnad, bürooruumid, laopinnad ja angaarid. Suurem osa renditavatest ruumidest asub lennundusjulgestuse alast väljaspool, seega ei ole ruumidesse sisenemisel piiranguid.

Kaubaterminalide ala külgneb ühelt poolt lennuliiklusalaga. Sellel alal asub viis hoonet, mille kogupindala on ligikaudu 12400 m². Kaubaterminalides tegutsevad ettevõtted on peamiselt seotud logistika- ja kullerteenuste osutamisega. Büroohoone sisaldab 2908 m² büroopinda, 1165 m² laopinda ja 4933 m² angaari. Hoone ees on tõkkepuuga piiratud parkla. Angaariosas teeb lennukite hooldustöid Magnetic MRO. Büroo- ja laohoones tegutsevad mitmed lennundusettevõtted: Nordica, Panaviatic, Smartlynx Airlines Estonia, Airo Catering Services Eesti jpt. Samuti on lennujaama kinnisel julgestusalal neli telki lennukite ja mitmesuguse tehnika hoiustamiseks pindalaga 4055 m². Telgid paiknevad nii, et neil on otsene

⁸ Rail Baltica: Preparation of the Operational Plan of the railway. Final Study Report. Version 02, Nov 2018

juurdepääs lennuliiklusalale. Osa lennujaama territooriumi büroo- ja olmeruumidest asub ka kinnisel julgestusalal, sobides sel viisil ennekõike ettevõtetele, mille töötajatel on vaja tihti lennuliiklusalal viibida. Hoones on pinda kokku 775 m².

Tänaseks on siht avada esimesena rahvusvaheline lennuliin Pärnu-Helsinki. RB lisandumisega pole selge kas liin suudab konkureerida rongi- ja laevaühendusega samal suunal. Seega on Skandinaavia suunal olulisemad sihtkohad Rootsi, Norra ja Taani. Küll aga võib tekkida võimalus RB reisijate vedamiseks Kuressaarde ja Tartusse juhul kui suudetakse lahendada läbimõeldult reisijate üleviimine ühelt transpordivahendilt teisele. Tallinn-Pärnu ja Pärnu-Riia suunal tehtud prognooside kohaselt on aastal 2026 lennuk-rong reisijaid vastavalt 407 tuhat ja 337 tuhat. Aastaks 2036 on vastavad arvud 1,098 miljonit ja 906 tuhat.⁹.

3.2. Pärnu sadam

Pärnu sadam asub Pärnu jõe suudmes Kesklinna sillast allavoolu. Tegemist on Liivi lahe piirkonna suurima sadamaga Eestis, mis hõlmab kauba-, kala-, jahi-, parvlaeva- ja kruisisadama ala. Sadam võib teenindada kuni 140 meetri pikkusi ja 24 meetri laiusi aluseid süvisega 6,8 meetrit. Sadama süvendatud laevatee (kanali) üldpikkus on 6200 meetrit. Pärnu sadam, muulidevaheline osa ja Pärnu lahes olev süvendatud laevatee, nõuavad regulaarset süvendamist. See on kulukas ettevõtmine ja nõuab regulaarseid töid. Talvel on Pärnu laht üldjuhul kaks kuni kolm kuud jääs ja sadama käigus hoidmiseks on vaja jäämurdjat. Sadama valduses on Laevaremonditehas, kus osutatakse laevadele kaaluga kuni 300 tonni laevaremondi- ja laevade veealuse korpuse laevakontrolli teenust. AS Pärnu Sadam korraldab sadamas laevaliiklust, osutab stividorteenuseid ning haldab sadama territooriumil olevaid laohooneid ja -platse. Laevade laadimiseks kasutatakse nelja ning ladude teenindamiseks kuut mobiilkraanat. Lahtine laopind (hakke- ja ümarpuut) on 100 000 m², kinnised laod (turvas ja puidugraanul) 25 000 m².

Kaubasadamana on Pärnu regionaalsadam, mille teeninduspiirkonnaks Lõuna- ja Lääne-Eesti, samuti Läänemaa ja Järvamaa. Piirkonnas asub oluline osa ekspordi-ressurssidest, so 45% metsaressurssist, kuni 65% turbaressurssist ja oluline osa töötlevast tööstusest. Pärnu sadam toimib eelõige tooraine sisse- ja väljaveo sadamana - puidu ja turba väljavedu ning killustiku ja puidu sissevedu. Sadamat külastab aastas üle 500 kaubalaeva ning käideldava kauba kogus on 1,5-2 miljonit tonni aastas. Kui 2000. aastal teenindati 1086 laeva, siis 2014. aastal 516 laeva. Pärnu kaubasadama käibest moodustas 2019. aastal lõviosa eksport (toorpuut, puidutooted, turvas ja turbatooted), impordis domineeris killustik. Keskkonnaregulatsioonide või turukonjunktuuri muutumisel võivad tänased kaubagrupid osutada konkurentsivõimetuteks, mistõttu on päevakorras kaubagruppide sortimendi laiendamine.

Kaubaveole lisaks teenindab sadam reisijatevedu väikesaartele ja võtab alates 2017. aastast vastu kruisilaevu. Reisiparvlaev tagab ühenduse püriasutusega väikesaarte Kihnu ja Manijaga. Pärnu sadama kui kruisisihtkoha väljaarendamine on jätkuvalt päevakorral, kuid piiranguteks on kruisilaevade suurusest tulenevad veetee füüsilised parameetrid.

Pärnu sadama osaks on jahtklubi sadam. Sadamateenuseid osutatakse kuni 17 meetrise kogupikkusega veesõidukitele. Vallikäärus paikneb Talvesadam, mille süvis on kuni 2 meetrit. Huvi on jahtide ja merepaatide kasutamise ja hoiustamise vastu.

⁹ Rail Baltica Project Airport Integration Study (Passengers and Luggage services). Feasibility study. Final Report. <https://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2019/11/RB-Airport-integration-feasibility-study-1.pdf>

Sadama laiendamisel on probleemiks Kesklinna sild, mis on kõige olulisem pudelikael Suur-Pärnu piirkonna sadamate arendamisele. Pärnu lahe rannale muulide rajamisel vahetult Pärnu linna juures on kaks tõkendit. Pärnu rand on põhiline turismi tõmbemagnet. Teiselt poolt nõuaks selline sadam kasvõi rannakalapüügi vajaduste jaoks suuri investeeringuid. Muulide jms väljaehitamine, faarvaatri puhastamine ja süvendamine nõuab vahendeid. Pärnu rannaniidud on looduskaitse objektid, siin on II ja III kategooria kaitsealuseid liike. Põhimõtteliselt saab ja võib sellised tegevused viia juba olemasolevatesse väikesadamatesse Pärnu ja Liivi lahe ääres. Selle lahenduse miinuseks on Pärnu jõe (samuti Reiu ja Sauga jõgede) kui väljakujunenud teedevõrguga tiheasustusalal voolava suure sisevee eeliste puudumine just kohaliku rahva jaoks.

Sadama arengus on üheks võtmeküsimuseks kaubaterminalide Pärnu kesklinnast väljaviimine. Kaubavoogude ja reisijate arvu suurenemisel on tõsiseks probleemiks laienemisruumi puudumine. Kunagised Kesklinna kaid ja juurdekuuluvad alad on saanud elamuehituse, kaubanduse ja meelelahutuse funktsioonid. Sadamateenuste arendamisel võib toimuda nihkumine Pärnu jõe ülesvoolu suunas. Näiteks paadiveeskamiseks, eelkõige väljapoolt Pärnut tulijatele, tasub kaaluda parklate ja veeskamiskohtade nihutamist näiteks Reiu ja Sauga jõgedele. Samuti Pärnu jõe mööda ülesvoolu, Pärnu tuumikalast välja. Miinuseks on nende lahenduse puhul pikenev paadisõidu aeg merele.

Rahvusvahelise reisilaevaliikluse võimalus on seni kasutamata. Rahvusvaheliste laevaliinide tasuvus Rootsi suunal sõltub lennuliikluse toimimisest. Reisilennunduse piiramine lähidistantsidel tõstab laevaühenduse väljavaateid. Kui Kesk-Euroopa suunal on oodata konkurentsi RB-ga, siis Rootsi suunal see puudub. Reisilaeva puhul tulevad kõne alla ka ühendused Liivi lahel Riiga ja Kuressaarde. Esimese eelis on ühendus Baltikumi keskse suurlinnaga, kuhu suviti saavad turistid üle maailma. Samas, Riia suunal tekib tugev konkurents maanteetranspordiga ja RBga. Küll on Kuressaare suunal teatud eeliseid kui lahendada mugav ja kiire ühendus reisisadama ning RB reisiterminali vahel. Aga samuti ühendus bussijaamaga, ennekõike autovaba eelistusega reisijatele Saaremaale. Samas paneb Pärnu laht piirangud. Ilmastikuoludest sõltuvalt on faarvaatri sügavus 5-6 m. Sellest tulenevalt kestab sõit Saaremaale ca 4 tundi ja puudub selge aja kokkuhoid Pärnust auto või bussiga sõitmise ees. Lahenduseks võiksid olla kiirlaevad (kiirus 40 sõlme) või tiiburid, mille sõiduaeg 2-3 tundi. Kliimapolitika tulemusena muutub transpordiliikide puhul sõiduaegast olulisemaks energiakulu ja saastekoormus. Selles valguses tuleks meretranspordi arengus vaadata läbi ka sadamate võrgu areng.

3.3. Via Baltica

Via Baltica on Euroopa tee E67¹⁰, mis kulgeb põhja-lõuna suunal Helsingist-Prahasse. Eesti osas asub Tallinn-Pärnu-Ikla maantee. Tee pikkus on 1505 km. Pärnust on Tallinna ca 130 km, Riiga 185 km ja Varsavisse 872 km. Maanteed mööda liigub üle Eesti-Läti riigipiiri Ikla kaudu ööpäevas enam kui 1500 autorongi, ehk ca 10 miljonit tonni kaupa aastas. Loomulikult ei pruugi neist kõik olla sellised veod, mille puhul saaksime rääkida raudtee eelisest autovedude ees. Samas, arvestades, et RB-d mööda hakkab prognooside kohaselt liikuma ca 13 miljonit tonni kaupa (ka nt Poola kaudu Leetu või Läti ja Leedu vahel), siis kasvõi praeguseid mahte raudteele üle tuues on võimalik saavutada piisavad kaubakogused RB ülalpidamiseks. Veel olemasolevatest kaubamahtudest - Valga kaudu ületab Maanteeameti 2015. aasta loenduste andmetel riigipiiri 282 autorongi ööpäevas, mida on üle 5 korra vähem Ikla numbritest. Ka see on seotud asjaoluga, et lühemat teed pidi liigub kaupu rohkem.

¹⁰ Pärnu maakonna planeeringu teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0-170,0“.

https://maakonnaplaneering.ee/documents/2845826/18626202/1_Tasuvusarvutuse+aruanne.pdf/4da78f8b-8d35-4cbb-8fb0-41dbdf96de04

3.4. Pärnu bussijaam

Pärnu bussijaam asub Pärnu kesklinnas, vanalinna vahetus läheduses. Riigisestele liinidele on lisaks rahvusvahelised ühendused Riia, Vilniuse, Varssavi, Peterburi ja Minskiga. Bussijaama ootealas on reisijatele istumisvõimalused, tasuta wifi-leviala ja elektripistikud, rändaja raamatukogu. Kasutada on WC, duširuum, pakihoold ja jalgrattahoidla. Pärnu bussijaam on ühendatud kohalikku ühistranspordiliinide võrgustikku.

3.5. Harku-Lihula-Sindi 330/110 kV kõrgepinge õhuliin

Selle kaudu loodi võimalus elektriülekanneteks ja alternatiivenergia tootmiseks, näiteks tuule- ja päikeseparkide paremaks kasutusele võtmiseks. Samuti võimalused uute tootmisüksuste rajamiseks, mis vajavad energiat. Pärnumaa strateegiadokumentide põhjal on arengusuundadeks biomajandus, taastuvate loodusressursside taaskasutus, loodusressursside väärdamine, IKT, tervisetehnoloogiad ja – teenused ning teadmistemahukas tootmine, puhkemajandus. RB käikuandmine võimaldab parandada Pärnumaa kättesaadavust ja seeläbi luua paremaid võimalusi siinsete ressursside kasutuselevõtuks.

3.6. Tööstusalad ja tuulepargid

Käesolevas peatükis käsitleme tööstusalasid ja tuuleparke. Sellist üheskoos vaatlemist õigustab, et mõlematel on potentsiaalne seos RB poolt pakutavate kaubatranspordivõimalustega. Kui muu tööstuse jaoks üldiselt saab see olla nii tootmissisendite kui toodangu veovõimaluste paranemine, siis tuuleparkide jaoks võib see parandada eeskätt tuulikuosade veovõimalusi.

Pärnumaa omavalitsusüksustes on ettevõtetele pakkuda terve rida tööstuspiirkondi ja -külasid^{11, 12, 13}. Pärnu linnale kuuluv suurim arenduspiirkond on Loode-Pärnu tööstusala, mis asub Pärnu linnas, kesklinnast vaid 2,5 km kaugusel. Detailplaneering katab umbes 250 ha ning hõlmab tänavaid, haljasalasid, elamurajooni ja tööstusala. Tööstuslikuks/ärimaaiks on määratud 279752 m² ja see on jaotatud kruntideks. Ettevõtjatel on võimalik vajaliku suuruse saamiseks ühendada mitu krunti. Kruntide suurus on 4500-13 000 m² ja ehitiste kasutatav pind võib ulatuda kuni 50% krundi pindalast. Kruntidele on määratud 100% ärimaa, 100% tööstusmaa või 50% tööstusmaa / 50% ärimaa. Tõenäoliselt on Loode-Pärnu tööstuspiirkonnast huvitatud puidu- ja metsamaterjali-, masina-, ehitustarbe-, metalli- ja elektroonikatööstused. Tänu heale asukohale ja tihedale ühendusele Pärnu sadama ja lennuväljaga ning Via Baltica maanteega sobib see hästi ka varumiseks ja ladustamiseks. SA Pärnumaa Arenduskeskus poolt on tehtud eraldi turundusprojekt, mida rahastavad Pärnu linn ja vallad.

Pärnu linna omandis on ka Paikuse Rukkilille tööstuspiirkond, mis asub Pärnu kesklinnast 7,5 kilomeetri kaugusel. Tööstuspiirkonnas on vabu krunte vahemikus 10 000 – 13 000 m². Rukkilille tööstuspiirkond on suurepärane koht puidu töötlemiseks. Naabruses asub Baltic Foresti saeveski ja kogu piirkond on elamurajoonist kaugel. See võimaldab siin tegeleda mürarikkamal tööstusel. Rukkilille tööstuspiirkond asub 700 m kaugusel Paide ja Seljametsa teest, tagatud on hea juurdepääs taristule.

Veel on Pärnu linnal Hiiu tootmismaa (38.54 ha) ettevõtluse arendamiseks Papsaare külas Haapsalu mnt ääres. Lühiajal viiakse läbi hoonestusõiguse konkurss Hiiuserva tootmismaa (potentsiaalne RETEXi

¹¹ <https://investinparnu.com/et/investment-regions/>

¹² Tööstusalade analüüs. [aruanne_toostusalad.pdf](#)

¹³ Ettevõtluse arendamise võimaluste välja selgitamine Tori ja Põhja-Pärnumaa vallas. [7673f4d8-8b05-4327-8510-b5efe44a7349 \(pparnumaa.ee\)](#)

tootmismaa) kasutuselevõtuks, kokku 6.47 ha. Ka Audrus on pakkumisel maa-alasid, mis on välja ehitamata (Audru tööstusala, Nurme Tehnoloogiapark). Lisaks nimetatutele on Pärnus veel eraomandis olev Niidu tööstusala, mille suurus on 50 ha. Ala asub Pärnus Ehitajate tee vahetus läheduses. Kommunikatsioonid on osaliselt välja ehitatud, alasiseseid tänavaid ei ole. Alal asuvad mõned suured tuntud ettevõtted, nagu näiteks Ecobirch, Metsäwood ja Wendre. Ala eeliseks on võrgutasudeta elekter Fortumilt, mis asub ala vahetus läheduses. Samuti tagab see kuuma auruga varustatuse. Praegu annab ala tööd ca enam kui 200 inimesele. Turundustegevus ei ole aktiivne, enamasti toimub see läbi piirkondliku investorkonsultandi.

Lihula ettevõtlusalala asub endisel KEKi territooriumi, kus tegutsevad mitmed eriilmelised ettevõtted, kellest tuntumad on Uninaks, Narma ja Greencube. Kokku on ala suurus umbes 35 ha, koosnedes kahest eraldi osast – Valuste tee ja Piiri tänava piirkonnast. Ala on ca 70% ulatuses kasutusel. Taristu väljaarendamiseks on saadud PKT toetust. Samuti on paralleelselt töös detailplaneering maa munitsipaalomandisse saamiseks ja uute kruntide loomiseks Piiri tn äärde. Potentsiaalselt võiks lisanduda ca 70 uut töökohta umbes 5-6 aasta perspektiivis. Ala on Lihula-Pärnu ja Risti-Virtsu maantee vahetus läheduses, samuti kavandatakse aastatel 2018-2020 olemasolev 110 kV alajaam ehitada ümber 300 kV jaamaks.

Sauga ettevõtlusalad: 1) Tehnika tn äärsed alad endise vallamaja taga (ca 10 kinnistut, kus praegu asub kuus ettevõtet, sh autolammutus, asfalditehas). Ala on osaliselt hoonestatud, käimas on uue metallitööstuse ehitus. 2) Sauga Tehnopark endise vallamaja ees (43,5 ha); oma olemuselt täitsa uus, kokku 19 krunti. Alal on üks ettevõtte, ala on hoonestamata. 3) Tallinna mnt-st vasakule jääv ala, millele saadi ka viimasest PKT toetusmeetmest toetust (9 ha). Seal asub kuus hoonestamata kinnistut, praegu alal kedagi veel ei tegutse. 4) Vana seavabriku ala (pruuntööstusala) Tallinna mnt-st kaugemal, kus asuvad puidutööstus, autolammutus ja plastgraanulite tehas. Aladel on detailplaneering ja taristu põhiprojektid olemas.

Uulu Tehnopark, mille pindala on 18 ha (detailplaneering olemas, osaliselt on äsja algatatud uus), kus tegutseb kaheksa erinevat omanikku. Taristu on enamjaolt välja arendatud (toetuse abil). Küte on lokaalne. Tegemist on Lõuna-Pärnumaa ainsa arvestatava tööstusala. Peamiselt tegutsevad alal puidu- ja põllumajandusvaldkonna ettevõtted.

Virtsu ettevõtlusalala suurus on 7,6 ha ja ala asub Virtsu sadama läheduses. Olemas on detailplaneering ja eelprojektid taristu osas. Väljaarendamiseks rahalisi vahendeid praegu ei ole, samuti polnud toetuse taotlus edukas. Seega ei ole ala väljaarendamine lähitulevikus tõenäoline. Ettevõtetel on ala vastu teatav huvi olemas (nt K.Met AS), kuid eeltingimuseks on taristu väljaarendamine.

Veel nimetatakse dokumentides Tootsi tööstusküla, Libatse tööstusala ja Allikõnnu tööstusküla.

Kokkuvõtteks saame öelda, et tööstusalad on taristu mõistes enamjaolt välja arendatud või arendamisel, v.a. Virtsu. Vabu krunte on keskpikas perspektiivis piisavalt, pigem on küsimus nende täitmises. Via Baltica nelja-realiseks ehitamine ja Pärnu ümbersõidu valmimine aitavad kiirendada kaupade ja inimeste liikumist erinevate sihtkohtade vahel. Via Baltica arendamisest tulenevalt on suurem mõju ettevõtlusaladele, mis paiknevad Pärnu ja Tallinna vahelisel alal: Sauga, Halinga ja Libatse. Need ettevõtlusalad võivad kiirema ligipääsu osas kaubavedudel nii Tallinna kui Pärnu suunal. Tööstusala ettevalmistus, et tõmmata RB käivitumisel investeringuid transiidiga seotud tootmisse, on väga olulise tähtsusega. Tootmise paigutamine ja nende reklaamimine on samuti tootmisalade arengus läbimõtlemit vajav teema.

Pärnumaal tuuleenergeetika ruumilise arengu põhimõtted, elektrituulikute rajamiseks sobilikud maa-alad (arenduspiirkonnad ja arendusalad), ülekandeliinide põhimõttelised asukohad, planeeringu elluviimise võimalused, sh ettepanekud kompensatsioonimehhanismideks kohalikule kogukonnale on esitatud maakonna teemaplaneeringus¹⁴. Kuigi praegu ei ole Eestis ühtegi meretuuleparki, on huvi valdkonna arendamise vastu suur. Seni on meretuulikuparke kavandatud Loode-Eestisse Hiiumaa lähistele ja Liivi lahte, huvi on tuntud ka Saaremaast läänes ning Saaremaa-Hiiumaa vahele jääva Soela väinast läänes asuva mereala vastu, samuti Loode-Eestis asuvate Neugrundi ja Krassi madala ning Vaindloo-Uhtju-Sala saarte ümbruse väiksema sügavusega mereala vastu. Energia tootmist merealadel peetakse perspektiivikaks majandusharuks^{15, 16, 17, 18, 19}.

Pärnu maakonnaga piirneva mereala maakonnaplaneering hõlmab ala suurusega 2597 km². Valdavalt on tegemist Eesti riigi sisemerega (81%), vaid 495 km² suurune ala planeeringuala lõunaosas on rannikumeri ehk territoriaalmeri (19%). Siht on, et Pärnumaa mereala on ökoloogiliselt puhas ja väärtuslik meri, mis on asukohaks kestlikule kalandusele, mis on Pärnumaa rannaladel traditsiooniline majandusharu, millega on seotud paljud kohalikud inimesed. Pärnu laht on „kalade häll“ ja „kalanduse häll“. Planeeringu alusuuringus jõutakse järeldusele, et mereala kasutust tuleb teadlikult juhtida ja suunata²⁰. Ala on oluline turismile ja puhkemajandusele, mida iseloomustavad turismivaldkondade ja puhkevõimaluste mitmekesisus, hoitud ja väärtustatud loodus- ja kultuuriobjektid, toimivad sadamad ja laevateed, mis tagavad ohutu laevaliikluse, samuti ühendused asustatud väikesaartega. Prognoositakse²¹ mereala kasutuse intensiivistumist, uued kasutusviisid taastuvenergeetika, vesiviljelus ja taristuvõrgustikud. Tuuakse välja positiivsed seosed meretuuleparkide territooriumitega²², kuna peale tuulikute ehituse lõppu on alasad võimalik kasutada vesiviljeluseks, seal hulgas kalakasvatuseks. Tuulikute mastid vähendavad lainetuse ja jää mõju piirkonnas, ning võivad pakkuda täiendavat võimalust sumpade ankurdamiseks. Samuti aitavad tuulikud vältida laevade sõitmist kalakasvatuse sumpadesse ja tuulikutes toodetud elektrienergiat saab kasutada näiteks söötmisspargaste energiaga varustamisel.

Tootsi Suursoo ala ja tuulepargi teemaplaneeringus²³ täpsustatakse elektrituulikute ja neid teenindava infrastruktuuri (teed, liinid, alajaam, tuulemõõdu tornid) asukohad, samuti määratakse maakasutus- ja ehitustingimused tuulikute ja neid teenindava infrastruktuuri rajamiseks ning servituudi seadmise

¹⁴ Pärnu maakonna planeeringu tuuleenergeetika teemaplaneering.

<https://maakonnaplaneering.ee/documents/2845826/19123109/Lisa+6+Tuuleenergeetika+teemaplaneering.pdf/78cc5645-9c2a-4461-8128-247b543711bb>

¹⁵ Eesti mereala planeering.

https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/Ruumiline_planeerimine/2020-02-13_pohilahendus_portaali.pdf

¹⁶ Hiiu ja Pärnu maakonna merealade planeeringute <https://maakonnaplaneering.ee/hiiu-maakonnaga-piirneva-mereala-maakonnaplaneering>

¹⁷ <https://maakonnaplaneering.ee/143>

¹⁸ <http://mereala.hendrikson.ee/l%C3%A4hteseisukohad.html>

¹⁹ https://maakonnaplaneering.ee/documents/2845826/18607509/1_Seletuskiri.pdf/159f73c2-2f56-4794-811b-8f36ec3432cf

²⁰ Mereala planeeringu alusuuring: merekeskkonna ressurside kasutamisest saadava majandusliku kasu mudel http://mereala.hendrikson.ee/dokumendid/Uuringud/Mereala_majanduslik_kasu_jaan2018.pdf

²¹ Eesti mereala planeering. Eskiislahendus.

https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/Ruumiline_planeerimine/2019-04-05_mereplaneering_eskiis.pdf

²² Kalade vesiviljeluseks sobilike alade väljaselgitamine Eesti merealal

https://www.mkm.ee/sites/default/files/enmak_2030.pdf

²³ <https://www.riigiteataja.ee/aktiis/4080/7201/6029/Lisa2.pdf#>

vajadus. Planeeringuala asub Pärnu maakonnas Vändra valla lääneosas Metsaküla ja Metsavere küla aladel. Ala suurus on ca 4150 ha ning tegemist on valdavalt ammendatud turbaväljaga. Planeeritavas tuulepargis on kavandatud asukohad 52-le elektrituulikule.

Rahnoja, Vihtra ja Võidula tuuleparkide teemaplaneering on Põhja-Pärnumaa vallavolikogu otsusega lõpetatud. Samas on volikogu otsusega 2020. aastal algatatud „**Kohaliku omavalitsuse eriplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine**”. Eriplaneeringu ala paikneb kogu ulatuses Põhja-Pärnumaa vallas ning on jaotatud kolmeks eraldiseisevaks osaks. Piirkond 1 on ca 8500 ha ja paikneb Kobra, Võidula, Mädara, osaliselt Kadjatse küla territooriumil, piirkond 2 on ca 14800 ha suurune, valla põhja osas Tori valla piirini, teiseks piiriks on Pärnu jõgi. Ala hõlmab Sikana, Kullimaa, Rahnoja, Vihtra, Leetva, Kaansoo, Veskisoo, Võiera, Tagasaare, Oriküla küla, Lüüste, Säästla osaliselt Kadjaste ja Rõusa külade territooriumi ja piirkond 3 on ca 7100 ha suurune ala Tallinn-Pärnu maanteest idas ja jääb Halinga, Tarva, Tõrdu, Maima ja osaliselt Pitsalu küla territooriumile.

Meretuulepargi projektidest kavandatakse kolme Liivi lahte, kaht Saaremaa rannikule, üht Sõrve kanti, üht Hiiumaale ja üht Neugrundi madalikule. Nimetatutest on suurim Eesti Energia planeeritud **Liivi lahe meretuulepark** Kihnu saarest 10 km, Häädemeestest: 16 km ja Pärnu rannast: 35 km kaugusele. Meretuulepargi arendusala on määratud Pärnu maakonnaga piirneva mereala maakonnaplaneeringuga. Meretuulepark on kavandatud võimsusega kuni 1000 MW, milles on olenevalt tuuliku kõrgusest jt tehnilistest parameetritest 50-100 tuulikut. Asukohavalikut soodustab Pärnu sadam, mis muudab hooldustööd efektiivsemaks. Tuulepargi seadmed on omavahel ühendatud merepõhjakaablitega. Maismaale kulgevad kaablid Häädemeeste piirkonda (liitumine: Kilingi-Nõmme 330kV alajaama) ja Läti suunal. 2021. aasta aprillis alustas Eesti Energia projekti elluviimiseks koostööd maailma juhtiva meretuuleparkide arendaja Ørstediga, et rajada see enne 2030. aastat.

4. Raudteekoridoridega seotud regionaalarengu mõjud ja praktikad välisriikides

4.1. Transpordikoridorid, majandusarengukoridorid ja nende mõjuindikaatorid

Transpordikoridori ei ole õige käsitleda üksnes koridoridena, mida mööda liiguvad inimesed ja kaup, vaid arengukoridoridena selle laiemas mõttes. Inimeste või veoste kiirem, mugavam, odavam jne liikumine tekitab rea regionaalsed efekte, mida on mõtet käsitleda võrgustikefektidena ja mis on oma olemuselt mittelineaarsed. Investeeringud transpordi infrastruktuuri võimaldavad nii kaupadel, inimestel, teadmusel ja oskustel paremini liikuda, aitavad kaasa uute ja laiemate koostöömustrite kujunemisele ja seega aitavad tekitada majanduslikku kasvu. Tihti keskendutakse just üle riigipiiride ulatuvatele koostöömustritele ja neis peituva potentsiaalile. Transpordiinvesteeringud soodustavad nn arteriaalset mobiilsust, sellest tekkiv efekt võib aga mõjutada mitte ainult transpordiarteri lähikonda vaid ka laiemat piirkonda.

Kirjanduses kasutatakse erinevaid termineid: arengukoridorid, strateegilise arengu koridorid, majandusarengukoridorid, tööstuskoridorid²⁴, reeglina nende mõistete vahel selget vahet ei tehta. Arengukoridoridega seotud temaatika on eriti populaarne kirjanduses, mis puudutab Aasia, Aafrika ja Ladina-Ameerika arengumaid või siis suure, aga hõreda asustusega arenenud maid (Austraalia, Kanada). Euroopas moderniseeritakse, sh ELi abiga, transpordiliine ja transpordivõrkusid, aga täiesti uute

²⁴ Inglisekeelne termin industrial corridor omab küll natuke laiemar tähendusruumi kui eestikeelne tööstuskoridor. Sõna industry tähendus on laiem kui eestikeelsel sõnal tööstus, tihti võib ta vasteks olla lihtsalt majandusharu.

transpordimagistraalide rajamine, mille äärde võiks mingi uus arengukoridor tekkida, on võrdlemisi harv nähtus. Sadamate, maantee ja raudteede võrk on tavaliselt olemas, seda saab pigem täiustada. Väga oluline on taotletav modaalsuse muutus (*modal shift*), eelkõige liikluse viimine maanteelt raudteele, seda nii ökoloogilistel eesmärkidel kui maanteel ummikute vältimiseks. Rohkem räägitakse seetõttu transpordikoridoridest kui arengukoridoridest. Tõsi, viimaste juures peetakse kaasnevat regionaalse arengu efekti alati oluliseks. Arengukoridori mõiste pole võõras ka Euroopas, näiteks Suurbritannia kavandab ambitsioonikat strateegiliste arengukoridoride rajamise projekti, mis sisaldab näiteks piki Suurbritannia läänerrannikut, nii Inglismaal kui Shotimaal, kulgevat strateegilise arengu koridori ning Põhja-Inglismaal saare ida- ja läänerrannikut ühendavat arengukoridori (*Strategic Development Corridors. Transport for the North*).²⁵

Huvitava indikaatorite süsteemi, mille alusel hinnata arengukoridoride potentsiaali ja seirata nende mõju regionaalsele arengule pakub H. P. Brunner oma artiklis „What is Economic Corridor Development and What Can it Achieve in Asia's Subregions?“ Asian Development Bank 2013. Ehkki artikkel on kirjutatud analüüsimaaks Aasiaga seotud transpordikoridoride regionaalset mõju on selles välja pakutud indikaatorite süsteem universaalne ja sobib kasutada ka RB ja Pärnumaa puhul. Täiendavalt transpordiökonomikas tavapärastele ligipääsu hõlbustamisega seotud karakteristikutele (*nn connectivity indicators*) nagu ligipääs turgudele, veo ja reisimise kiirus (suhtestatuna muidugi maksumusse) ja tarnete häirekindluse tõus tuuakse artiklis esile veel kaks näitajate gruppi. Nendeks on struktuursed karakteristikud ja laiemad geograafilist sidusust (kohesiooni) iseloomustavad karakteristikud.

Struktuursed karakteristikud.

- Olemasolev majanduse struktuur ja ettevõtlusökoloogiline süsteem koridori mõjupiirkonnas, mida koridor saaks toetada;
- Firmade ja regiooni võimekus arendada ekspordialast väljundit, et liikuda rahvusvahelises tööjaotuses nn tooteruumis (*product space*) perifeersetelt funktsioonidelt kesksemale ja kallimatele. Tavaliselt kirjeldatakse seda märksõna *export complexity* all;
- Firmade võime tagada konkurentsiks vajalik toodangu ühikumaksumus. Kuna sisendkulud võivad tõusta, siis seostub see tihti võimega minna kaasa tehnoloogilise progressiga ja liikuda üles mööda väärtusloomeahelat. Seotud osaliselt eelmise parameetriga.
- Regionaalsed arenguerisused ja nendega seotud problemaatika. Kas ja kuivõrd koridori areng aitab tagada seda, et piirkonnad ei jookseks elanikest tühjaks.

Laiemad geograafilist sidusust iseloomustavad karakteristikud.

- Rahvastiku dünaamika ja tihedus kui eeldus piisavalt tihedate majandusintegratsiooni võrgustike tekkeks²⁶;
- Kaubavahetuse mitmekesistamise võimalused piki väärtusloomeahelat;
- Regioonisisese ja regioonidevahelise kaubavahetuse kompositsioon;
- Vertikaalset integratsiooni iseloomustavad näitajad ja nende dünaamika.

²⁵ <https://transportforthenorth.com/strategic-development-corridors/>

²⁶ Mõeldud ei ole mitte transpordimagistraali vahetut lähiala. Seoses Pärnumaaga ei tuleks selle alajaotuse näitajate puhul vaadata mitte ainult Pärnumaa maakonda vaid Rail Baltica magistraalil haardeala selle laiemas mõttes.

4.2. Kiirraudtee regionaalse mõju teguritest teaduskirjanduse alusel

Kiirraudteede võrgustiku rajamise oluliseks põhjenduseks ja eesmärgiks on selle positiivne mõju regionaalsele arengule. Teaduskirjandus pakub suure hulga empiirilisi uuringuid, milles testitakse selle mõju olemasolu ja ulatust. Üldjuhul leiab kiirraudtee positiivne mõju kogutud tõendite poolt kinnitamist, kuid leidub ka juhtumeid ja analüüse, mis demonstreerivad positiivsete mõjude puudumist või isegi kiirraudtee negatiivseid mõjusid regioonide ja linnade arengule.

Head kokkuvõtvat ülevaadet kiirraudtee positiivsetest sotsiaal-majanduslikest mõjudest regionaalsel, linna ja raudteejaama arenduspiirkonna mastaabis pakub näiteks Ming Yin'i ja tema kolleegide artikkel „The effects of the high-speed railway on urban development: International experience and potential implications for China“ aastast 2015. Seda artiklit on hästi refereeritud Kaido Koppeli 2016. aasta magistritöös „Rail Baltic raudteejaama rajamisest tulenevad muutuse ja sotsiaalsed mõjud Pärnu linna näitel“ ning siinses käsitluses puudub vajadus seal kirjeldatud positiivsete mõjude uuesti loetlemiseks. Võrdlevate analüüside sagedaseks järelدuseks on, et kiirraudtee mõju laad ning ulatus sõltub kohapõhistest teguritest – ka ühel ja samal raudteekoridoril võib selle mõju olla linna või regiooni arengule erisuunaline – kas positiivse või negatiivse mõjuga. Alljärgnevas erialase teaduskirjanduse lühikäsitluses keskendumegi üksnes teguritele, millest sõltub kiirraudtee positiivse mõju avaldumine regioonide ja linnade arengule. Kõrvalteemana kaardistame ka majandusvaldkonnad, millele tuginedes võiks positiivne territoriaalne sotsiaal-majanduslik areng nimelt väiksemates linnades ja regioonides kiirraudtee ühenduse korral toimuda.

ESPON TRACC FR (2015). *Transport Accessibility at Regional/Local Scale and Patterns in Europe. Applied Research. Scientific Report.*

ESPON programmi TRACC projekti empiirilised ja mudelanalüüsid kinnitavad, et kiirraudtee poolt loodav hea kättesaadavus on majandusarengu eelduseks. Regioonid, millel on hea juurdepääs ressurssidele, kaupadele ja turgudele on muude tingimuste võrdsuse korral majanduslikult edukamad kui halva juurdepääsuga isoleeritud regioonid. Samas, analüüsid näitavad ka seda, et isegi kättesaadavuse oluline paranemine mõjutab majandusarengu taset vähesel määral. Üldjuhul on kiirraudtee positiivne mõju tugevam ja suhteliselt olulisem varasemalt kesisema majandusarengu tasemega regioonidele.

Ming Yin, et al (2015) *The effects of the high-speed railway on urban development: International experience and potential implications for China.*

Ming Yin et al. 2015 ülevaateartiklis loetletakse P. M. J. Pol varasemale artiklile (2002) tuginedes kohalike majandusarengu eduteguritena, mida kiirraudtee ühenduse tulemusel paranev kättesaadavus võimendab, **haritud elanikkonda, toimivaid äriklastreid ning soodsat regulatiivset ja halduskeskkonda.** Raudteeterminali vahetu piirkonna atraktiivsus kinnisvarahindade mõttes sõltub artiklis tsiteeritud M. de Jong'i (2007) käsitluses kõige enam **regionaalse majanduse olemasolevast arengutasemest, koha kuvandist, kättesaadavusest teiste transpordiliikidega, maakasutuse multifunktsionaalsusest piirkonnas ning piirkonna seostatusest ümbritseva linnaga.**

Artiklis refereeritakse ka B. Stanke tööd (2009), milles tuuakse välja kolm kriteeriumit, mis määravad teiseste linnade (secondary cities) arengupotentsiaali seoses kiirraudtee mõjudega. Nendeks on: (1) **linna ja linnastu suurus (väiksemad linnad, 100 tuhat elanikku ja vähem, üldjuhul võidavad kiirraudteeühendusest vähem kui suuremad);** (2) **linna asend transpordivõrgustikus (sõlmpunktides asuvad teised linnad on parema potentsiaaliga, oluline on ka linna seotus regioonisisese**

transpordivõrgustikuga); (3) kaugus suuremast keskuslinnast (võidavad enim suurematest linnadest kuni 1 tunnise sõiduaja kaugusel olevad linnad, kus kiirraudtee pakub pendelrände võimalusi; kuni 2 tunnine sõiduaeg toetab personaalsete ärisuhete loomist).

Kiirraudteeühenduse tulemusel paranevast kättesaadavusest autorite hinnangul **võidavad kõige enam teadmus- ja teenussektor – IKT teenused, meelelahutus äriteenused, konverentsi- ja messiturism, linnaturism, laiemalt kõik tegevused, kus silmast-silma suhtlus on oluline.**

Carmen Bellet Sanfeliu and Luis Santos Ganges (2016). The high-speed rail project as an urban redevelopment tool. The cases of Zaragoza and Valladolid.

Artiklis analüüsitakse kiirraudtee rajamist Hispaania teisestesse linnadesse (Zaragoza – kiirraudteeühendus aastast 2003 ning Valladolid – aastast 2007) kui linnauuenduse võimalust kesklinna paikneva raudteeterminali piirkonnas. Autorid jõuavad järeldusele, et algselt kokku lepitud **ärilise isemajandamise printsiip ei toiminud** ning muutus arendustegevuse takistuseks. Äriplaanis hinnati kesklinna raudteealuse maa väärtust üle (osalt ka majanduskriisi tõttu), mistõttu maa müügist ei saadud piisavalt vahendeid kinnisvaraarenduseks ning projektid jäid seisma. Avaliku sektori (riik, regioon, KOV) **ühisettevõtte majandustegevus jäi sõltuma avaliku sektori partnerite poolt eraldatavatest vahenditest**, mille nappuse tõttu jäi arenguplaanide elluviimine venima.

Jaume Feliu (2012). High-Speed Rail in European Medium-Sized Cities: Stakeholders and Urban Development.

Artiklis võrreldakse kiirraudtee mõju kolme keskmise suurusega Euroopa linna (Lleida, Hispaania; Avignon, Prantsusmaa; Novara, Itaalia) arengule. Autor jõuab järeldusele, et mõju sõltub sellest, **kuivõrd edukalt suudavad kohalikud võtmetegijad kasutada sisemisi ressursse ning kuivõrd mittekonfliktne on nende koostöö.**

Kiirraudteest tulenevate võimaluste kasutamisel on oluliseks eduteguriks **kohalike võtmetegijate organiseeritus**. Eduka strateegia koostamisel ja elluviimisel **peaks juhtroll olema regiooni keskuslinnal, kes omab planeerimispädevust kiirraudtee terminali alal ning laiemat visiooni linna arendamiseks**. Negatiivse näitena tuuakse esile Avignon'i, kus arendusprojektis anti juhtroll välisele organisatsioonile, mistõttu kannatas selle lõimitus muude arengutega linnas. Regionaalse võimu ülesandeks on esindada regiooni tervikuna, sh väiksemaid omavalitsusüksusi. Hea praktika näiteks on Lleida provintsiavalitsus, kes toetas Pürenee piirkonna turismiettevõtjaid kiirraudtee peatuse välja kujundamisel kogu piirkonna turismivärvana. Lisaks peaks strateegiaprotsessi olema kindlasti kaasatud ettevõtjate organisatsioonid ning ülikoolid. Strateegia elluviimine sõltub **laiast kaasatud huviliste ringist, kellele on määratud erinevad ja selgelt defineeritud rollid protsessis osalemiseks** – planeeringute koostamisel, projektide elluviimisel, väärtuste edendamisel.

Kolme linna võrdlusest järeldab autor, et kesisema majandusarenguga probleemsed linnad ning varasemalt halva geograafilise asendiga linnad (Lleida ja Novara) mobiliseerivad ennast paremini kiirraudtee ühendusest tulenevate uute võimaluste realiseerimisel. Sageli on neis linnades projektiideed juba olemas ning kiirraudtee tulek toimib katalüsaatorina projektide elluviimiseks (sh konsensuse loomisel võtmetegijate vahel). **Sisemiste konfliktide säilumine kohalike võtmetegijate vahel vähendab aga kiirraudtee positiivset mõju arengule**. Autori hinnangul **võidab kiirraudtee ühendusest enim teenussektor – konverentsid ja messid, finantsteenused, kaubandus, vaba aeg, kõrgharidus, spetsialiseerunud teadustegevus, tehnoloogiapargid, turism, kultuur, logistika, IKT teenused**.

Sophie Masson, Romain Petiot (2009) Can the High Speed Rail reinforce tourism attractiveness? The case of the High Speed Railway section between Perpignan (France) and Barcelona (Spain). Technovation.

Lõuna-Euroopa kiirraudtee eelanalüüsis mõtestatakse selle võimalikku mõju keskmise suurusega Prantsusmaa piirilähedase linna Perpignan'i turismisektorile. Autorid möönavad varasematele näidetele tuginedes, et **kiirraudtee ühendus võib soodustada turismi, eriti äri- ja linnaturismi arengut**. Selle eeltingimuseks aga on, et eksisteerib varasem turismipotentsiaal ning avaliku- ja/või erasektori toimijad rakendavad asjakohaseid meetmeid. **Kiirraudtee ühendus suurendab piirkondlikku konkurentsi** ning selle tulemusel võib eeldada turismitegevuste veelgi suuremat koondumist lähimasse tugeva turismisektoriga suurlinna (Barcelona). Parimaks lahenduseks suurenenud konkrentsisituatsioonis toimimiseks on **investeeringud eristuvatesse turismitoodetesse**. Perpignan'i puhul soovitatakse investeerida säästvasse turismi, lux-turismi ning maaturismi.

Esther González-González & Soledad Nogués (2016) Regional polycentricity: an indicator framework for assessing cohesion impacts of railway infrastructures.

Cantabria (Hispaania) näitel väidetakse artiklis, et kiirraudtee regionaalsed mõjud on positiivsemad siis, kui neid **arendatakse üheaegselt ja ühiselt regioonisiseste transporditeenustega**. Kiirraudtee terminaliga ühendatud regionaalsed transpordiühendused on olulised ka kiirraudtee peatuse jaoks vajaliku nõudluse kriitilise massi saavutamiseks.

Jason Monios 2016 Intermodal Transport as a Regional Development Strategy. The Case of Italian Freight Villages.

Artiklis tutvustatakse Itaalia kaubakülade (freight villages, *interporti*) mudelit. Tegemist on riikliku poliitika raames finantseeritavate suurte logistikaparkidega koos mitmeliigiliste transporditerminalidega. Artikli kirjutamise ajal kuulus üleriigilisse assotsiatsiooni (*UIR: Unione Interporti Riuniti*) 25 kaubaküla. Uuringus tuuakse välja mitmeid probleeme mudeli toimimises – riikliku poliitika raames toimuva rahastamise ning regionaalsel tasandil toimuva kaubakülade strateegiate ebakõla, transpordipoliitika segi ajamises regionaalse majandusarengu strateegiatega (mis on oluliselt laiem ja keerulisem, kui transpordisektori arengu suunamine), sadamate ja mitmeliigiliste terminalide vastuolulised suhted. Viimase tulemuseks on, et eri transpordiviiside vahelised kiirveosed ei toimi mudelis kavandatud mahus ja kvaliteedis.

Noriko Otsuka et al 2017 Developing trans-European railway corridors. Lessons from the Rhine-Alpine Corridor.

Reini-Alpi raudteekoridori kogemuste alusel järeldatakse artiklis, et positiivsete regionaalsete mõjude saavutamiseks on **vajalik kiirraudteest mõjutatud elanike rühmade heakskiit**. See nõuab kompensatsioonimehhanisme keskkonnanähtingute ning kohaliku transpordi võimaliku halvenemisega tegelemiseks. Transpordikoridori kogu ulatuses tuleb koostada ühine ruumi ja transpordikava, milles selgitatakse välja sekkumisvajadused rahvusvahelise transpordikoridori, riikide ja regioonide tasandil. Erinevate huvide koordineerimisel tuleb kasutada kaasavat lähenemist ning **parimaks vormiks selle ülesande täitmiseks on Euroopa Territoriaalse Koostöö Grupid (EGTC)**.

Carey Curtis & Roger Mellor (2011) Anticipating a New Railway: The Relevance of Transit-Oriented Development to Businesses in a Car-Oriented City.

Artiklis sõnastatakse Austraalia keskmise suurusega Wellardi linna juhtumianalüüsi alusel mõned soovitud poliitikakujundajatele. Esimese asjana tuleks koheselt, olulise **transporditaristu planeerimise protsessi alguses, algatada ka kohaliku linnaplaneeringu uuendamise protsess**. Kasuks võib tulla asjakohase avaliku sektori asutuse loomine, kes ülesandeks on kindlustada raudteejaama avamise hetke ning raudteejaama piirkonna väljaehitamise ajaline koordineeritus. Ebapiisav on ruumilise arengu planeerimine, **vajalik on ka arendustegevuse eestvedamine ja kontroll avaliku sektori poolt**. Arendustegevuse oluliseks komponendiks peab olema uue raudteeühenduse aktiivne turundamine regiooni ettevõtetele.

Soovitud lähtuvad kriitikast, et transiidile orienteeritud arenduspoliitika strateegiat ei rakendata praktikas ning tegelik areng ei ole kooskõlas planeerimispoliitikaga. Ebapiisavat tähelepanu pööratakse õiguslikult siduvatele rakendusmeetmetele. Põhjused, miks see nii on, on mitmeid – planeerijate ebapiisav pädevus regulatiivsete meetmete kasutamisel, planeerimisinstrumentide ja planeerijate tegevuse varasem kesine tulemuslikkus turukäitumise suunajana.

Luca Bertolini, Carey Curtis and John L. Renne (2009) TODs for a Sustainable Future: Key Principles to 'Make TOD Happen' teoses Transit Oriented Development. Making it Happen.

Raamatu kokkuvõttas peatükis antakse **suuniseid edukate transiidile orienteeritud arenduspoliitika (TOD) kujundamiseks**. Sellise poliitika olemuslike komponentidena määratletakse:

- Strateegiline planeerimisraamistik, mis määrab arengukeskuste asukohad, tiheduse ja tervikkogumi ning nende kiired ühendused;
- Õiguslik planeerimisraamistik, millega sätestatakse arengu sisu igas arengukeskuses, eelistatuna arendatuna spetsialiseerunud arenguagentuuri vormis;
- Avaliku ja erasektori ühine rahastamismehhanism strateegia elluviimiseks.

Täiendavateks soodustavateks teguriteks TOD elluviimiseks on: tugev juhtimine, tulevikku suunatud linnaplaneerimine ning piiratud ressursside tõusu hinnastamine. Autorid leiavad, et **ilma erasektori kaasamiseta ei saa ükski TOD edukas olla**. Küsimus on, kuidas erasektorit kaasata – kuidas luua averuste (PPP) tekkeks soodsad tingimused ja toimiv formaat.

Avaliku sektori roll TOD protsessis ei tohi piirduda regulatsioonide kehtestamisega. **Vaja on proaktiivset ja lõimitud valitsemist, protsesside juhtimist, sihistatud avalike investeeringuid ning toimivaid maa (kinnistute) konsolideerimise mehhanisme**. Selleks, et õigustada avalikkuse ees avalike ressursside investeerimist TOD elluviimisesse, tuleb kvantitatiivsel (rahalisel) kujul näidata TOD kasu kogukonnale.

Sluttrapport från Sverigeförhandlingen. Infrastruktur och bostäder – ett gemensamt samhällsbygge. SOU 2017:107.

Riikliku elamumajanduse ja taristu läbirääkimiste asutuse raport kirjeldab asutuse poolt riigi keskvalitsuse ülesandel tehtud ettevalmistavat tööd Rootsi kiirraudteede võrgustiku (esmajoones Stockholm-Göteborg ning Stockholm-Malmö kiirliinid) rajamisel ja sotsiaalsete kasude loomisel. Kiirraudteede ehitamise ja linnade parema kättesaadavuse tulemusel eeldatakse majanduskasvu kiirenemist mõjutatud piirkondades, linnade ja regioonide arengut laiema sektoraalse baasiga ja teadmiste põhise majanduse suunas.

Riikliku kiirraudteede kui linna- ja regionaalarengu katalüsaatori keskmeks on **läbirääkimiste protsess riigi ning kohaliku omavalitsuse üksuste ja regioonide vahel**. Keskvalitsuse nimel määras asutus iga kohaliku omavalitsuse ja regiooni jaoks läbirääkijad, kelle ülesandeks oli **väärtust-loova läbirääkimiste meetodit**

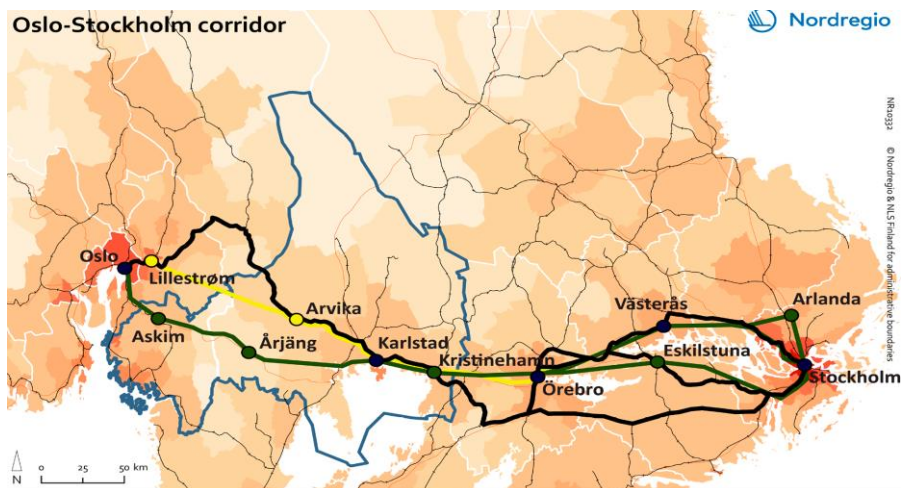
kasutades sõlmida iga omavalitsusüksusega või regiooniga asjakohane leping. Meetodi lähtekohaks on erinevate kiirraudteeühendusest tulenevate kasude – kasud elumajanduses, vähenevast sõiduajast, tööturule, äri sektorile, keskkonnale – kvantifitseerimine.

Lepingute sisuks on jaamade asukohtade määramine, kohustus levitada kasusid kogu regioonis, kohalike omavalitsuste tegevus elamuehituses ja ühistranspordi arendamisel ning jätkutegevused peale raudteearenduse valmimist. **Iga kokkuleppe jaoks määratakse juhtimisnõukogu, kes tegutseb kuni kõik võetud kohustused on täidetud.** Kohustuste täitmise kohta esitab nõukogu iga-aastaselt riigi keskkvalitsusele aruandeid.

Kasude maksimeerimiseks ja säästva linnaarengu huvides soovitatakse kiirraudteede jaamad paigutada kesklinna või selle vahetusse lähedusse, tagada jaama väga hea ühendus kohaliku ja regionaalse ühistranspordi ja kergliiklusvõrgustikuga ning kujundada jaama ümbruses tihedalt asustatud ja atraktiivne mitmefunktsiooniline linnakeskkond (elamud, ärihooned). Protsessi tulemusel on omavalitsusüksuste ja regioonidega sõlmitud kokkuleppeid ligi 300 tuhande uue eluruumi ehitamiseks kiirraudtee jaamade lähedusse, samuti investeeringute tegemiseks kiirraudteejaamu ümbritsevate piirkondadega siduvasse ühistranspordisüsteemi.

Oslo – Stockholmi kiirraudtee

Stockholmi ja Oslo vahelise kiirrongiliiniga soovitakse ühendada kummagi riigi pealinnad ja trassikoridori-äärsed regionaalsed tööturud (seitse Rootsi ja kaks Norra poolel). Ehkki Rootsi ja Norra pealinnad oleks teineteisest 2 tunni ja 30 minuti kuni 2 tunni ja 55 minuti kaugusel, siis integratsiooni silmas pidades oleks suurimateks võitjateks uuringute kohaselt kõnealusel marsruudil asuvad väikesed ja keskmise suurusega linnad. Kiirrongiühendus kahe pealinna vahel tõstab keskmise suurusega linnade atraktiivsust elukohana, mis avaldub positiivses sotsiaal-majanduslikus mõjus - elanikkonna suurenemises, kinnisvara hindade tõusust ning teenindussektori kasvust. Üheks selliseks potentsiaalselt positiivselt mõjutatud linnaks oleks näiteks 60 000 elanikuga Karlstad Rootsis, mis oleks kiirühenduse valmides Oslost 1 tunni kaugusel (joonis 8).



Joonis 8. Oslo-Stockholm kiirraudtee koridor (allikas: Nordregio²⁷)

²⁷ <http://norden.diva-portal.org/smash/get/diva2:1347730/FULLTEXT02.pdf>

Oslo ja Stockholmi vahelise marsruudi keskel asub 280 000 elanikuga Värmlandi lään (maakond), mille pealinnaks on 61 000 elanikuga Karlstad. Karlstad asub 634 000 elanikuga Oslost linnulennult 165 km kaugusel ja 975 500 elanikuga Stockholmist 255 km kaugusel. Hetkel võtab rongisõit Karlstadist nii Oslosse kui Stockholmi aega 2 tundi ja 45 minutit. 580 000 elanikuga Rootsi suuruselt teine linn Göteborg asub Karlstadist rongiga 2 tunni ja 30 minuti kaugusel. Et Karlstad asetub geograafiliselt sisuliselt kolme suurlinna vahelisse keskpunkti, seatakse Värmlandi arengukavades olulisele kohale kiirete rongiühenduste loomine, mida nähakse jätkusuutliku regionaalse arengu olulise alustalana. Põhjamaade Nõukogu analüüsis²⁸ täheldatakse, et Karlstadi puhul on hetkel tegemist perifeerse linnaga, mis asub aga olulises sõlmpunktis, kuhu kiirraudtee peatuse rajamine tagaks parema integreerituse nii Rootsi kui üleüldiselt Põhjamaade kontekstis.

Värmlandi regionaalse transpordi arengukava (2017–2021) rõhutab kiirete rongiühenduste ja ühistranspordi eelisarendamise olulisust läbivalt, märkides: „Ühistransport, olles sidus, paindlik ja efektiivne, aitab kaasa Värmlandi regionaalsele arengule ja kasvule. See on regionaalarengu oluline osa ja elanike parim valik igapäevaseks reisimiseks. Ühistransport aitab kaasa pikaajalisele jätkusuutlikule kasvule, negatiivsete keskkonnamõjude minimeerimisele, ligipääsetavuse suurenemisele kohalikele ja regionaalsetele tööturgudele, samuti Stockholmi, Oslo ja Göteborgi regioonidele. Seda silmas pidades on oluline kasvatada reisijate arvu ning lühendada suurlinnade ja Karlstadi vahelisi sõiduaegasid.”²⁹ Eelnevast lähtudes on Värmland seadnud eesmärgiks kujundada liiklus lähtuvalt reisijate perspektiivist, võttes arvesse kogu reisi; kujundada regionaalne rongi- ja bussiliiklus viisil, mis võimaldaks töö- ja hariduspõhist pendelrännet Karlstadi ja kõigi Värmlandi valdade vahel, samuti pendelrännet Karlstadi ja teiste kohalike tööturgude ja/või suurte piirkondade vahel; parandada võimalusi päevareisideks Stockholmi, Göteborgi ja Oslosse. Regioonil leitakse olevat suur potentsiaal kohalike tööturgude ühendamisel.

Oslo ja Stockholmi vahelise kiirraudtee rajamise käsitlustes on loodud paralleele mitmete Lõuna-Euroopa eksisteerivate kiirühendustega. Võrdlusmoment tekib siinkohal näiteks Avant rongidega Hispaanias, kus kiirrongidega on tagatud ühendus keskmise suurusega linnade ja suurlinnade vahel (nt Segovia ja Madrid või Calatayud ja Zaragoza) ning mille abil on saavutatud regionaalne linnade ja tööturgude integreeritus. Täiendavalt majanduslikele kasuteguritele võidab kiirrongiühendusest ka turismisektor ([NordRegio Policy Brief 2019](#)). Samas on regionaalse lõimingu ja efektiivse pendelränne saavutamiseks oluline ka riikide omavaheline koostöö, et vähendada kultuurilistest erinevustest tulenevate takistavate tegurite mõju. Kui Hispaanias on säärane mõju minimaalne ja Kopenhaagenis ning Malmös geograafilise läheduse ja sarnase kultuuriruumi tõttu samuti üpris limiteeritud, tõdetakse, et Oslo ja Stockholmi puhul tuleks kooperasiiooni laiendada, et inimesed tajusid end elavat ja töötavat ühtses piirkonnas ([Oslo-Sthlm 2.55 2018](#)).

Paralleel Svealandiga

Uute ja kiirete rongiühenduste mõju töörandemustritele on Skandinaavia regioonis põhjalikult uuritud varemgi. Stockholmi selle lähilinnadega ühendava Svealandi liini käsitlevas analüüsis leiti, et uue liiniga kasvas nõudlus sedavõrd, et pool reisijatest olid n-ö uued kasutajad (kes polnud varasemalt üldse sel marsruudil reisinud või olid selle läbimiseks kasutanud isiklikku autot). Uuenenud rongiliiniga, millega vähenes reisiaeg poole võrra, kasvas reisijate arv kolm korda ja rongi kasutamine muutus sõiduautost ajaliselt efektiivsemaks. Kokkuvõtvalt tõdeti uurimuses, et kui pakkumus on piisavalt hea, kasvab nõudlus märkimisväärselt, samuti paranevad võimalused regionaalseks majanduslikuks arenguks ([Fröidh 2003](#)).

²⁸ [NordRegio \(2019: 2–3\)](#)

²⁹ [Regionalt trafikförslörningsprogram 2017–2021](#) (2016: 2)

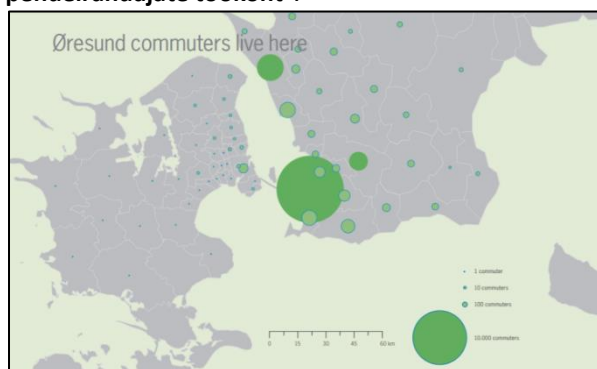
Malmö- Kopenhagen raudteeühendus (Öresundi ühendus)

2000. aastal avatud Taani ja Rootsi vahelise Östersundi ühenduse näol on tegemist kaheksa kilomeetri pikkuse maantee- ja raudteesilla ning neljakilomeetrise tunneli kombinatsiooniga, mis tagab püsiühenduse Kopenhaageni ja Malmö vahel. Östersundi ühendus on osa üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) viiendast, Skandinaavia-Vahemere koridorist.

Püsiühenduse rajamine Skandinaavia suurima rahvastikutihedusega regioonide³⁰ vahel avaldas märkimisväärset mõju Rootsi (Skane maakond, Malmö) ja Taani (Zealandi saar, Kopenhaagen) majandustele, avaldades uutes töörändemustrites, aktiivsuses kinnisvaraturul ning suurenenud majandustegevuses. Eelkõige on silla populaarsus vaadeldav pendelrände kontekstis – 40% Öresundi ühenduse kasutajatest on töö ja kodu vahet sõitvad pendelrändajad, s.o u 18 000 inimest päevas³¹ (enne silla rajamist oli sääraseid pendelrändajaid 91,7% võrra vähem, u 1500 inimest päevas (*ibid.* 26)). Pendelränne tööl käimise eesmärgil on põhiliselt Taani (Kopenhaageni) suunaline, kuivõrd kolm rongikasutajat neljast elab Rootsis (joonis 8 ja 9).



Joonis 9. Öresundi ühenduse pendelrändajate töökoht².



Joonis 10. Öresundi ühenduse pendelrändajate elukoht²

Rong, mida kasutab igapäevaselt 45% Sundi silla ületajatest (ülejäanud 55% teevad seda auto või bussiga³²), käib hommikustel ja õhtustel tiptundidel Malmö ja Kopenhaageni vahet kuus korda tunnis,

³⁰ [Põhjamaade Nõukogu \(2021\)](#)

³¹ [Öresundsbron \(2018\)](#)

³² Region Blekinge TEN-T koridori käsitlevates raportis tõdetakse, et Lõuna-Skandinaavia piiriülene liiklus on jätkuvalt suuresti maanteepõhine ja raudteed pole piisavalt konkurentsivõimelised. Piirilähedastel linnadel läheb majanduslikult paremini kui kaugemal asuvatel linnadel ([2021](#)).

sõiduajaga 35 minutit (*ibid.* 16). Antud marsruudi kuupilet maksab 223 eurot³³ – keskmiselt 3300 eurot³⁴ kuus teeniva Malmö elaniku igakuisest eelarvest moodustab see u 6,75%, keskmiselt 4200 eurot³⁵ kuus teeniva Kopenhaageni igakuisest eelarvest aga u 5,3%. RB marsruudile jäävate suuremate linnade palgatase on võrreldes Kopenhaageni ja Malmöga märksa võrdsem – keskmine kuupalk Tallinnas on 1519 eurot³⁶, Pärnus 1202 eurot³⁷ ja Riias 1358 eurot³⁸. Lähtudes Öresundi ühenduse skaalast, peaks kuupilet Pärnu elaniku jaoks Tallinnas/Riias töölkäimiseks maksma umbes 80–85 eurot.

Kiire püsiühenduse rajamine Taani ja Rootsi vahele on elavdanud ka mõlema riigi majandust, kuivõrd vastukaaluks rootslastest pendelrändajatele – kes panustavad Taani majandusse aastas keskmiselt 740 miljoni euroga³⁹ – soetavad paljud taanlased Lõuna-Rootsi taskukohasemat kinnisvara. Kahe regiooni hinnavahe saavutas haripunkti 2007. aastal, pärast seda on toimunud ühtlustamine.

5. Pärnumaa pikaajaline strateegiline vaade ja seosed Rail Baltica rajamisega

5.1. Kokkuvõtte arengudokumentides kajastatust

Käesolevas alapeatükis esitame kokkuvõtlikult Pärnumaa erinevates strateegiadokumentides väljendatud RB rajamisega seonduvad seisukohad, ootused ja kavandatud tegevused.⁴⁰ Pärnu maakonna arendus- ja planeerimistegevuse tugevuseks on selle järjepidevus, mida kannavad strateegia “Pärnumaa 2035+” ning Pärnu maakonna planeering. Nendes dokumentides on esitatud maakonna pikaajaline strateegiline vaade, mis lähtub ühest ja samast arengumudelist, kus on neli läbimurdesuunda:

- teadmistepõhine majandus — tasuvad ja targad töökohad,
- turismi- ja puhkemajandus,
- inimvara ja kogukonna elukorraldus - sidus maakond,
- tehniline taristu ja ühistransport.

Strateegia visioonis aastaks 2035 on tehnilise taristu ja ühistranspordi läbimurdesuuna raames kogu maakonna tähtsaimate arendatavate objektidena loetletud neli objekti, mis üheskoos moodustavad „maakonna arengu selgroo”: toimiv RB kiirraudtee koos reisi- ja kaubajaama ning kohalike peatustega, Via Baltica 1. klassi maantee, rahvusvaheline lennujaam ja Pärnu reisi- ning kaubasadam. Visioonis on Pärnumaa aegruumiliselt väga hästi ühendatud nii Eesti kui ülejäänud Euroopaga. See kõik on loonud uued kasvueeldused Pärnule kui Eesti ühele olulisimale turismimagnetile ning aitab kaasa innovaatiliste lahenduste rakendamisele majanduses ja ühiskonna arengus. RB projekteerimine ja väljaehitamine on üks arengustrateegia „Pärnumaa 2035+” tegevussuund. Tuleb arvestada, et RB arendamisega seotud investeeringud on pikaajalised ja ressursimahukad.

Maakondlik arengustrateegia on Pärnumaa kohalike omavalitsuste volikogude poolt kinnitatud kokkulepe, kuid see ei see sea neile selgeid kohustusi ning puudub ka pikaajaline kokkulepe maakondliku

³³ [Öresund Direkt \(2021\)](#)

³⁴ [Statistics Sweden \(2021\)](#)

³⁵ [Statistics Denmark \(2021\)](#)

³⁶ [Statistikaamet \(2020\)](#)

³⁷ [Statistikaamet \(2020\)](#)

³⁸ [LSM \(2021\)](#)

³⁹ [Öresund Trends \(2012\)](#)

⁴⁰ Täpsema ülevaate analüüsitud dokumentidest võib leida aruande lisas 1.

strateegia elluviimise rahaliste ressursside panustamisest koostegevuse läbi. Kuna Pärnu linn moodustab sisuliselt pool maakonda, siis võib see olla tinginud olukorra, kus eeldatakse Pärnu linna suuremat initsiatiivi koostööd teadlikult koordineerida.

Kohalike omavalitsuste tasandil on peamisteks strateegilisteks dokumentideks arengukavad. Pärnu maakonna kohalike omavalitsuste arengukavades käsitletakse RB rajamisega seonduvat vähe. Kõige enam on RBga seonduvat Pärnu linna arengukavas.

Pärnu linna arengukavas aastani 2035 nähakse RBd kui ühte võimalust, mis aitab kaasa linna arengus seatud sihtide saavutamisele. Pärnu eelisena nähakse lähedust Tallinnale ja Riiale, seda ennekõike spaa- ja terviseturismi arendamiseks ning ettevõtluse mitmekesistamiseks. Ollakse seisukohal, et võrreldes teiste Eesti linnadega töötab lähedus Tallinna ja Riiga Pärnu jaoks eelisena, mis toob sinna külalisi ning täidab sellega äriiniši ka väljaspool puhkemajanduse kõrghooaega. Ettevõtluse üldisema mitmekesistamise ühe magnetina soovitakse kasutada ära olukorda, et Pärnu on RB kiirraudteetrassil.

Oluline on märkida, et RBga seonduvat käsitletakse arengukavas elukeskkonna parandamise prioriteedi raames. Pärnu konkurentsivõime tõstmisel ja ka säilitamisel on oluline Pärnu väravate - sadama, lennuvälja ja ka RB raudtee arengu soodustamine ja linnaruumiga sidumine. Määrava tähtsusega on siin linnaruumi kujundamine, võimaldamaks linna külastaval turistil ja elanikul erinevaid transpordisüsteeme kombineerides jõuda vaevata linna igasse piirkonda. Samas soovitakse ühtlasi taristu arendamist, mis seoks lennu-, maantee-, raudtee- ja veeteed ühtseks logistikasõlmeks. Asjakohaste tegevuste finantseerimiseks linna eelarvestrateegias aastateks 2021-2025 vahendeid ei kavandata.

Minnes kohalike omavalitsuste juhtimise aluseks olevate koalitsioonilepete tasandile võib samuti nentida, et RB arendamisega seonduvat käsitleb Pärnumaal vaid Pärnu linna lepe. Pärnu linna koalitsiooni⁴¹ suurim eesmärk ja väljakutse on Raba–Pargi silla ja sellega külgneva taristu rajamine. Jõuliselt soovitakse seista riigi tasandil Pärnu jaoks oluliste projektide, nagu RB, Via Baltica ja lennujaama arendamise eest. Peetakse vajalikuks, et RB Pärnu–Tallinna lõik valmiks esialgselt kavandatud tähtajaks aastaks 2026.

RBga seoses on kavas algatada Pärnus logistikakeskuse detailplaneering ja rekonstrueerida Suur-Jõe liikluskoridor koos kergliiklusteega. Koostöös riigiga kavatakse rajada juurdepääsuteed tulevase reisiterminali juurde Lao ja Pae tänava kaudu ning ühendus lennujaama, sadama ja raudtee kaubasõlme vahel. Koostöös riigiga tahetakse jätkata lennujaama väljaehitamist, teha jõupingutusi sealse taristu aktiivseks kasutuselevõtuks ja rahvusvaheliste lendude avamiseks. Oluliseks peetakse Pärnu arendamist ristlus- ja reisisadamana. Via Baltica osas peetakse oluliseks 2+2-realise maantee ehitustempot, sealhulgas alustada Libatse - Nurme 21,6 kilomeetrise lõigu ehitamisega hiljemalt 2023. aasta alguseks.

Oluliseks peetakse ettevõtluse arendamist, sh IT-valdkonna ja turismi jätkusuutlikku arendamist Pärnus ja maakonnas. Samuti toetatakse ettevõtluse projekte, mis ühendavad ja loovad parema sidususe osavaldade ja kesklinna vahel. Veel soovitakse toetada tööstusparkide taristu arendamist, Pärnumaa ettevõtlusinkubaatori, koostöökeskuste, nagu Fowardspace, Pärnu noorte innovatsioonikeskus HUUB, jt tegevust. Ka toetatakse ettevõtjaid spetsialistide Pärnusse toomisega ja idufirmasid kontorite kolimisel Pärnusse. Otsitakse võimalusi anda Pärnusse kolivatele inimestele soodustingimustel maad oma kodu ehitamiseks. Oluliseks peetakse kaugtöö tegemise võimaluste avardamist, ettevõtjate ja vabakutseliste võrgustumist. Jätkatakse Tartu Ülikooli Pärnu kolledži rahalist toetamist piirkonna arengust ja ettevõtete vajadustest lähtudes. Soov on arendada Pärnu rahvusvahelise konverentsiturismi sihtkohaks.

⁴¹ <https://parnu.postimees.ee/7372666/lugege-mis-laks-kirja-parnu-koalitsioonileppesse>

5.2. Kokkuvõtte intervjuudest

Kujundamaks teadlikku strateegilist lähenemist RB käivitumisega avanevate uute arenguvõimaluste tulemuslikuks kasutuselevõtuks on oluline arvestada lisaks olemasolevale statistilisele andmestikule, uuringutele, välismaisele kogemusele ja piirkondlikele poliitikadokumentidele ka RB arendamisega seotud huvigruppide arvamusi. Käesoleva uuringu käigus tehti selleks rida intervjuusid Pärnus tegutsevate ettevõtjate, ettevõtluseksperptide, ruumiplaneerijate, poliitikute ja teiste asjatundjatega. Järgnevalt esitame kokkuvõtte intervjuude tulemustest, keskendudes eelkõige RB oodatavatele mõjudele - ühelt poolt kaubatranspordi ja logistika ning teiselt poolt reisiliikluse kaudu - Pärnu majandusele, elanikkonnale ning elukeskkonnale.⁴² Seega on keskendutud teemadele, mis on esiplaanil uuringu raames tehtud stsenaariumianalüüsil.

Kaubatransport ja logistika

Kaubatranspordi ja logistika küsimustiku ploki algul küsisime, millistele olemasolevatele ettevõtetele võiks RB kaubaveovõimalused olulised olla. Seda peetakse tõenäoliselt oluliseks eelkõige suurematele tööstusettevõtetele, kellel on transpordimahukamaid sisend-väljund vedusid. Enam nimetatute seas on Metsä-Wood, Scantool, Scanfil, Wendre, Lasertool. Samas avaldati ka skeptilist arvamust, et olemasolevad suurettevõtted ei pruugi olla eriti huvitatud oma ärimudelite muutmisest. Ettevõtete endi ideede tutvustamisel seoses tulevaste RB transpordivõimaluste kasutamisega oldi tagasihoidlikud.

Arvatakse, et peamisteks majandussektoriteks, kes võiksid saada kasu RB-st ongi eeskätt töötlev tööstus (ettevõtted, kes toodavad midagi „raskemat“). Eeldati, et juba enne RB rajamist aktiveerub kinnisvaraarendus, eeskätt tulevase kaubajaama ümbruskonnas: „Täna kinnisvarasektor juba ostab maid võimalike tulevaste arenduste all. Loodetavasti rajatakse RB läheduses uusi elamupiirkondi Pärnus ja linnalähedases Tori vallas“.

Intervjueeritud leidsid, et RB rajamise perspektiiv võiks mõjutada uute tööstusinvesteeringute tulekut Pärnusse. Seni aga pole teada ühtki otseselt RB-ga seotud investorite poolset päringut. Samas on ikkagi väljendatud usku uute investeeringute tulekus: „RB tulek suurendab investeerijate huvi kindlasti. Enam vähem samasse aega jääb ka tuulepargi avamine – Tootsis või merel. See loob veel täiendavat nõudlust töötajaskonna järele. Tuleb luua ka vastav õppe- ja praktikabaas ning tagada töökohad kohapeal. Ilma RB-ta inimeste meelitamine Pärnusse tööle oleks veel raskem“.

Suurema tööjõuvajadusega tööstusettevõtete rajamist piirab juba täna tööjõu nappus. „Metsä-Woodi kogemus näitab ka, et vaba tööjõudu pole. Neil on 20 tuh m² ehitusõigust veel realiseerimata“. Palgatase on näiteks Tallinnaga võrreldes suhteliselt madal. Ettevõtted ostavad üksteiselt üle insener-tehnilist tööjõudu, aga ka sinikraesid. Liinitööl on palju välistöölisi, nt Ukrainast. Mõnevõrra on ruumi pendelrände suurendamiseks - nt Märjamaalt, Lihulast ja Vändrast. Olukorda parandaks kõrgem palgatase (tooks inimesi Pärnusse tagasi), aga see eeldab tootmise nihkumist kõrgema lisandväärtuse suunas.

On olnud palju juttu Pärnu tugevnemisest logistilise keskusena seoses RB rajamisega. Seda nähakse intervjueeritute poolt konkreetsemalt eelkõige seoses tulevase raudtee kaubajaamaga. Rail Baltic Estonia OÜ info järgi on kavandanud nii, et raudtee ehitusperioodil planeeritakse kaubajaama ala ja rajatakse tulevase kaubajaama alal rongide hoolduskeskus ning kaubajaama teatud põhitaristu RB eelarve

⁴² Intervjuu küsimused ning intervjueeritute nimekiri on aruande lisades

vahendite arvel. Rail Baltic Estonia OÜ poolt eeldatakse, et asjast huvitatud ettevõtjaskond teeks omavahelist koostööd jaama operaatoriga kindlustamisel, et edukamalt konkureerida näiteks Salaspilsiga. See tähendaks, et kohalikul tasandil tuleb tegelda tulevase jaama operaatori otsimise või asutamisega. Pärnu linnal ja Tori vallal on poliitiline tahe kaubajaam rajada, aga neil pole siiski selgust, kuidas jaama rajamist ja opereerimist rahastatakse.

Korralikult toimiva logistikakeskuse kujundamiseks on vaja parandada transpordivõimalusi kaubajaama, sadama ja lennuvälja ning tööstusalade vahel. Ühendamisvõimalusi on uuritud, kuid midagi pole ametlikult seni otsustatud. Üldplaneeringutes saab hoida võimalike ühenduste koridorid lahti, kuid vaja on ühendused ka planeerida ja suure tõenäosusega kaasata nende rajamisse avalik finantseerimine (riik, omavalitsusüksused). Linna poolne vaade on: „Teed, mis logistikakeskust ühendavad, on täna linnatänavad. Meie soov, et need ehitada RB rahaga, pole kuhugi viinud. Kohalikud ettevõtjad toetavad, et edasi minna ühenduste teemaga, ka on linnal ja Tori vallal poliitiline tahe. Kaubajaama planeering on eskiisistaadiumis“. Samas on ka rahulolematust, et asjad ei liigu piisavalt kiiresti: „Tehti töö kaubajaama ühendustest sadamaga, aga omavalitsusel ei piisa julgust, et see kanaliseerida planeeringusse. Kui omavalitsus pole valmis tegema maatükkide sundvõõrandamist või koridori avalikult läbi rääkimist, võib-olla see ei juhtugi“.

Pärnusse kaupade jaotuskeskus(t)e võimaliku rajamise teemat pole ettevõtjatega ilmselt arutatud. On arvatud, et praegu Pärnus selleks võimekust/potentsiaali pole. Lisaks on aga avaldatud ka arvamust, et Pärnusse võiks ehk tulla näiteks Muugal asuva jaotuskeskuse allüksus/tütarettevõtte.

Võib arvata, et käivitata RB saaks anda Pärnu ettevõtlusele eriti palju siis kui seal oleks välja arendatud terviklik komplekskeskus („hub“), mis koosneks kaubajaamast, sadamast, lennuväljast, tööstusaladest, laoadest ja kaupade jaotuskeskustest (distributsioonikeskustest) ning seal oleks ruumi ka uute investeerijate jaoks. Seejuures kõik need komponendid oleksid omavahel võimalikult hästi ühendatud. Vastustest küsimusele taolise komplekskeskuse väljaarendamisest ilmneb, et seda on vähe arutatud, kui üldse. Sünergia saavutamise edukuse tähtsa eeldusena on vastajate poolt esile tõstetud protsesside juhtimise võimekuse tagamine. On arvatud, et vaja on ühtset vastutust logistikateema ja majanduskeskkonna kujundamise eest ning kohalike omavalitsuste poolt hästi läbi viidud planeeringute koostamist.

On aramus, et kuna vahemaad kaubajaama, sadama, lennujaama ja tööstusalade vahel on väikesed, siis on eeldused „hubi“ jaoks head. On ka arvatud, et alles siis kui kaubajaam on valmis, saab ülejäänud elemente selle külge ühendama hakata. Selle üksikkomponentide käsitlemise sees ilmnevad aga võimalikud küllalt keerukad probleemid. Sadama arendamise võimalused on piiratud, konteinervedusid sinna tõenäoliselt ei tule ja raudteeühenduse rajamine sadamasse ei pruugi olla mõistlik, kuna see riivab liiga paljude kinnisvaraomanike huve. Kahtluse alla on seatud ka lennujaama võimekus „hubi“ arendamisse panustada, kuna lennuväli ei võimalda suurte kaupa vedavate lennukite (nt Aasiast saabuvate) teenindamist. Suure potentsiaaliga tööstusalaks peetakse aga lennujaama ümbrust. See tuleks planeerida ja tuua sinna elektriikaablid rajatavast Liivi lahe tuulepargist tagamaks ettevõtetele ülekandetasuta elektrit.

Vastustes küsimusele selle kohta, kas Pärnu ja tema ümbruse võimendatud arendamine tööstuse ja logistika suunas võib sattuda vastuollu muude ideede ja suunitlustega, eelkõige Pärnu kui kuurortlinna arendamisega, ükski intervjuueeritav suurt probleemi ei näe. Tuuakse esile pigem sünergia. Nii tööstusel kui kuurordimajandusel on mõlemil oluline roll tuleviku Pärnu ja tema lähiregiooni tööhõives. Suurem

kohalik elanikkond puhverdab turismi sesoonsust pehmendades paljude teenuste (kaubandus, toitlustus) tarbijaskonna vähenemist turismi madalperioodil. Turistide teenindamise jaoks välja arendatud linnakeskkond ja teenused aga tõstavad linna elukeskkonna kvaliteeti kogu kohaliku elanikkonna jaoks.

Reisiliiklus

Intervjueeritute hinnangul parandab RB reisiliiklust. Majandussektoritest saab kasu ennekõike turism. Kasu saavad ka need sektorid, millel on võimalusi pakkuda kaugtööd (IT sektor, loomemajandus, projekteerimine, disain jt), kuna paraneb perioodiline pendelränne võimalus - eelkõige Tallinna. Praegu toimub Pärnust märkimisväärne pendelränne sagedusega vähemalt kolmel päeval nädalas tööle Tallinna. Hinnangute järgi liigub 400-1000 inimest. Need on peamiselt tipp- või keskastme juhid, aga leidub ka haridussektoris hõivatuid. Sama sagedusega pendelrändes Riia suunas osaleb aga praegu alla 100 inimese.

Vastassuunas (Tallinnast või Riist Pärnusse) pendeldamist hinnatakse praegu väga väikeseks – mõned tippjuhid, arstid, ehk ka turismisektori töötajad. Samas on ka väidetud, et mõnedes Pärnu tööstusettevõtetes on lätlastest tööjõud, mis pendeldab kord nädalas. Neid on juba praegu märkimisväärne arv.

Kui RB reisijapilet saab olema piisavalt soodsa hinnaga (intervjuus pakuti variant mitte üle kahe korra bussipiletist kallim), siis oodatakse tööalase pendelränne tunduvat kasvu eeskätt Pärnust Tallinna suunal, väiksemat kasvu ka Riia suunal. On väljendatud ka kartust, et RB võib esialgu tööle hakata Tallinna suunas pumbana. „Kui me ei tegele uute töökohtade loomisega, siis oleme jälle kaotanud: pere elab Pärnu mõnusas keskkonnas, aga töö käiakse Tallinnas“. Samas on väljendatud ka usku, et hõlpsam pendeldamine Tallinna hoiab Pärnus elanikke: „RB võimaldab realselt elada parimas elukeskkonnas (Pärnu) ja teha tasuvat tööd (Tallinnas). Ühtlasi annab see väärtust juurde ka Pärnule kui elukeskkonnale. See toob nii Tallinnast kui mujalt elanikke Pärnusse juurde“.

Vastajate hinnangul Pärnust Riiga reisijate arv RB käivitumise järel kasvab. Sellel on erinevad põhjused: lennujaam, turism, ajaveetmine ja meelelahutus. Kasv peaks tulema ka Riist Pärnu suunal: ostu- ja ärireisid. Läti turistide on vastajate hinnangul praegugi Pärnus palju. Kaugemalt Kesk-Euroopa poolt Pärnusse tulijate arv võib kasvada eeskätt Leedust, kuid avaldati ka arvamust, et sellegi saavutamiseks oleks kasulik välja arendada vastavaid turismitooteid. Poolast tuleva reisijate voo kasvu osas ollakse pigem skeptilised. „Ikka lühireisid on raudteel peamiselt. Arvata, et inimene reisib RB peal lõppu välja, pole realistlik“. Viidatud on sellele, et välistatud pole nt Saksamaalt Pärnusse suvekodude ostmise trend, mille eelduseks on toimiv RB. Soomest tuleva reisijate voo kasvule hinnatakse RB mõju pigem väikeseks. Eeskätt nähakse võimalikku mõju vaid Helsingi piirkonnast tulijate arvukusele. Soomlased, kellel on Pärnu kandis suvekodu (hinnanguliselt kuni 1000), liiguvad täna autoga ja RB seda ei muuda. Olukorda muudaks suurel määral võimaliku Helsingi-Tallinna tunneli rajamine, mis aga jääb kaugemale tulevikku.

Järeldused

Pärnumaa arengudokumentide ning RB arendamisega seotud huvigruppide esindajate intervjuude põhjal ilmneb, et RB rajamise ja liikluse käivitumise mõju hinnatakse väga oluliseks, seda eelkõige Pärnu linna jaoks. RB rajamine mõjutab nii Pärnu elukeskkonda, puhkemajandust, logistikat ja tööstust, aga ka töötajaskonna pendelrännet Pärnu-Tallinna ning Pärnu-Riia suunal. Regionaalpeatused RB trassil pakuvad paremaid võimalusi tööturu integreerimiseks maakonnas ja laiemalt. Tarvis on tihendada kohalike omavalitsuste planeerimisalast koostööd elamu ja tööstusalade ning rohevõrgustiku valdkondades.

Reisijateveo puhul on ootus, et uued võimalused realiseeruvad suurel määral iseenesest. Uue ühendusvõimalusega seonduvate uute turismitoodete väljatöötamise ning nende turunduse vajadust nähakse eelkõige Leedu suunal. Soome suunalt olulist külastajate voo kasvu ei ennustata.

Pärnu jaoks avanevate uued rahvusvahelised raudtee kaubaveovõimalused aga ei realiseeru iseenesest. Nende võimalikult heaks ärakasutamiseks on vaja kohalike omavalitsuste (eeskätt Pärnu linna ja Tori valla), Rail Baltic Estonia OÜ ning asjahuviliste ettevõtjate järjekindlat koordineeritud tegutsemist. Seda eriti linna logistikakeskuse ühenduskoridoride planeerimisel, kinnistute omandamisel ja koridoride väljaehitamise finantseerimisel, „hub-i“ tegevusmudeli väljatöötamisel, selle operaatori leidmisel/asutamisel ning „hub-i“ turundamisel.

RB käivitumisega paranevate kaubatranspordi võimaluste ärakasutamisele olemasolevad suuremad eksportivad tööstusettevõtted veel ei mõtle ja need pole tekitanud seni ka uute linnaväliste tööstusinvesteeringute huvi Pärnu vastu. Logistikakeskuse kujundamiseks on vaja teha ära ulatuslik töö ruumiplaneerimise valdkonnas, et leida parimad lahendused transpordivõimalusteks kaubajaama, sadama, lennuvälja ja tööstusala vahel. Investeeringute saamiseks on vaja teha spetsiaalset Pärnumaa turundust, sh tehes väärtuspakkumisi ettevõtjatele ka rahvusvahelises mastaabis.

6. Rail Baltica mõju stsenaariumid Pärnumaa arengule

RB rahvusvahelise raudtee teke on Pärnu ja Pärnumaa jaoks „ajaloo aken“, mis muudab oluliselt tema strateegilist positsioneerimist Eestis, tekitab võimalusi ühenduda mitmesuguste rahvusvaheliste võrgustikega ning avab uusi tegevusvõimalusi. Praeguseks pole enam ka erilisi kahtlusi - see projekt saab teoks. Mida see aga võib linna ja maakonna jaoks täpsemalt kaasa tuua, selle osas pole pilt eriti selge. Küllalt palju määramatust on kahe küsimuse osas:

- Millisteks võiksid kujuneda kujunevad reisijateveo ja kaubaveo teenuse parameetrid, mida uus raudtee pakkuma hakkab: liikluse tihedus, pilethinnad, kaubaveotariifid; pole selge kui edukalt suudab uus raudteeliin lülituda laiematesse rahvusvahelistesse reisijate- ja kaubaveo skeemidesse.
- Kui oluliseks saavad Pärnu linnale ja selle kaudu ka maakonnale „RB poolt pakutud võimalused? Vastust viimasele küsimusele pole sealjuures võimalik anda abstraherudes sellest kui aktiivselt tegutsevad Pärnu juhid ja ettevõtjaskond ise. Kas ettevõtted suudavad kohanduda uutele avanevatele võimalustele, kuidas suudetakse panna toimima uus kaubajaam, milline institutsionaalne mudel selleks valitakse, milliseid ruumilise planeerimise lahendeid kasutatakse linna ja linna ümbruse planeerimisel jne.

Nimetatud küsimustele, mis on omavahel seotud, vastuste pakkumisega ja sellest tulenevate järelduste tuletamisega järgnevate stsenaaristilise analüüsiga vastuseid otsime.

6.1. Milline Pärnu ja Pärnumaa?

Pärnu arengu kavandamisel on läbi aegade vaieldud linna teenindusmajandusliku arengu ning tööstusliku arengu plusside ja miinuste ning nende sobiva vahekorra üle. Üldpõhimõtte võib kõlada, et mõlemat on vaja. Mis ulatuses ja mil viisil jääb aga tõenäoliselt igihaljaks vaidlusküsimuseks ka tulevikus. Sealjuures on aga tähtis lähtuda arusaamast, et nii Pärnu teenindusmajandus kui tööstus peavad vee peale jäämiseks olema tulevikus teistsugused kui nad on praegu, nende nn väärtuspakkumine peab olema enam välja arendatud ja seda kõrgemal tasandil. Mõlemad toimivad ju rahvusvahelise konkurentsi keskkonnas ja taoline konkurents seisakut ei andesta. Tööstuse puhul tähendab see tõusmist keerulisemate ja teadmusmahukamate funktsioonide täitmisele ja arenenumate ärimudelite evitamisele, võimalik, et ka

teatud nihetele turustamiskiirkondades. Pärnu tööstusettevõtete hulgas alanud palgaralli ei võimalda jääda pikalt püsima lihtsamal tootmisel ja odaval tootmissisendil baseeruvale äritegevusele. Teeninduses, eriti kuurordimajanduses on vajalik arvestada klientidepoolsete tõusvate nõuetega kogu nn elamusmajanduse skaala ulatuses.

RB käivitumisega seoses muutub küsimus Pärnu spetsialiseerumisest mitmepalgelisemaks. Kui tööstuse teemat on käsitletud kui linna majandusliku arengu ühte põhiteemat, siis transpordi ja logistika küsimused on seni olnud pigem fooniteemadeks. Neist mõningaid nagu Via Baltica maanteeprojektiga seonduv, selle trassikoridor, ümbersõidu ja jõesildade küsimused on peetud arengu kavandamisel küll olulisteks, aga olulisteks teiste Pärnu ja Pärnumaa elu ja majandamise küsimuste parema lahendamise seisukohalt. Sellesse, kas ja kuivõrd saaks Pärnut pidada üheks Eesti olulisematest transpordi-logististest sõlmedest on pika aja jooksul suhtutud küllalt ebalevalt⁴³. Küsimust Pärnule omastest logistilistest teenustest ning logistikast kui perspektiivsest omaette majandustegevuse alast pole linna arengualastes diskussioonides samuti eriti puudutatud. Logistilisi teenuseid pole osatud lugeda linna jaoks nõusteesmikujundavate majandussektorite hulka.

Raudteeühenduse temaatika tähtsustus Pärnu jaoks juba 19. sajandi teisel poolel kui nii Pärnu kaubasadama areng kui kuurordimajandus hakkas selle puudumise tõttu pidurduma ja konkurentidele positsiooni kaotama. Ühenduste väljaehitamine aga venis, Pärnu – Valga raudtee avati alles 1896 ja raudteeühenduse Tallinnaga sai Pärnu alles aastal 1928. Kahtlemata jättis see venimine oma jälje linna arengule. 1970. aastate algul rekonstrueeriti küll Pärnu raudteeühendus Tallinnaga laiarööpmeliseks, aga õiget arenguvedurit sellest ei saanud ja raudtee temaatika hakkas liikuma Pärnu jaoks tahaplaanile. RB perspektiiv muudab kujunenud situatsiooni põhimõtteliselt. Kuidas selle käivitamise järel hakkavad liikuma inimesed ja kelle vahel ning mis tingimustel kaubad, võib muuta kogu arengupilti. Tegu pole ju mitte ainult uue modernse raudteeliini tekkimises, vaid põhja-lõunasuunalise arengukoridori tekkimises, mis võib anda palju laiemat arenguimpulsi koridori lähedusse jäävatele aladele, seal saavad paremini areneda mitte ainult praegused ettevõtted, aga tekkida ka uued, paranevad inimeste võimalused leida sobivat tööd, seda ka kaugemates asukohtades, paranevad elukondlike probleemide lahendamise võimalused jne.

Pärnus on avalikkuse hoiak uue raudtee suhtes positiivne, kuid kahjuks on raudtee ja sellega seotud logistika teemade osas toimunud ajalooline katkestus, mis muudab professionaalse diskussiooni käivitamise nende küsimuste praktilise külje ümber keeruliseks. Keskse tähtsusega küsimus seisneb selles, kas ja kuivõrd Pärnu kohalikud võimud, ettevõtliidrid jt tahavad kujundada Pärnumaa majandust ja elu selliselt, et kohandada seda RBga tekkivatele uutele võimalustele. Või arvatakse, et piisab jätkamisest valdavalt vaid seniste ideedega ning käsitletakse RB teket automaatselt lisanduva väikese boonuseks senisele arengule. Majandusstruktuuri kujundamise vaatenurgast on see valik selle vahel, kas tahetakse linna või linna ümbrusesse suuremat tööstust ja laoalasid ning võetakse meetmeid, et seda soodustada. Või leitakse, et nooblim on jätkata valdavalt kuurortlinnana ja lasta tööstust „tuksuda“ ilma erilisi ambitsioone üles näitamata.

Olulisi võimalusi pakub Pärnumaale see, et uut raudteed hakkavad kasutama mitte ainult kiired pikamaa reisirongid, aga ka nn regionaalrongid. See parandab mitte ainult RB arengukoridoris ja selle läheduses paiknevate asulate elanike ligipääsu Pärnu tööturule, Pärnus haridusasutustele ja mitmesugustele teenustele, aga ka nende liikuvust laias mõttes ning samuti tõstab nende asulate atraktiivsust uute

⁴³ Üheks põhjuseks on siin olnud ilmselt asjaolu, et põhja-lõuna suuna ja ida-lääne suuna vahel pole Pärnus erilist võimendust tekkinud. Esimest esindavad eelkõige Pärnu Sadamaga kui Lõuna-Eesti kohalike loodusresursside väljaveosadamaga seotud kaubavood, teist põhja-lõunasuunalised transpordivood.

tootmis- ja teenindusettevõtete asukohana (Tootsi, Häädemeeste). Taoliste võimaluste kasutamine eeldab oma arenguideede läbimõtlemit mitte ainult Pärnu, aga ka maakonna teiste omavalitsuste poolt.

6.2. Rail Baltica ja Pärnumaa strateegia

Arengustrateegia Pärnumaa 2035+ dokumendis on markeeritud nelja võimalikku stsenaariumit, mida mööda Pärnumaa areng võiks kulgeda. Nende tingnimetusteks olid „Vaeste Patuste alev“, „Meil aiaäärne tänavas“, „Balti kett“ ja „Läänemere pärl“. Kui võtta neist esimest hoiatusstsenaariumina ja teist jätkustsenaariumina, mille probleemituks jätkamiseks pealegi erilisi tingimusi pole, siis jäävad järele kaks viimast tulevikuvaadet, kus esimeses on rõhk logistilis-tööstuslikul arengu ning teisel teenusmajanduslikul arengul ja elukeskkonna väljaarendamisel. Neid stsenaariume võib käsitleda nii alternatiividena kui ka otsida võimalusi nende vaheliseks sünteesiks. Pärnus toimunud arutlustes on rakendatud mõlemat varianti, kuid tundub, et prevalveerima on jäänud siiski astmeline nn trepiloogika, kus püstitatakse küsimus sellest, kuidas jõuda ühe kui vaheastme kaudu teiseni, st „Balti keti“ kaudu „Läänemere pärl“ seisundini (joonis 11).

			„Läänemere pärl“
		„Balti kett“	
	„Meil aiaäärne tänavas“		
„Vaeste patuste alev“			

Joonis 11. Pärnumaa arengustsenaariumide käsitlemine „trepiloogika“ alusel

Horisontaaltelge joonisel võiks kujutada ajateljena ning vertikaaltelg markeeriks tõusu madalamalt seisundikvaliteedilt kõrgemale. Liikumine mööda diagonaali edasi sõltuks nii Pärnumaa inimeste ja liidrite motivatsioonist kui ka olude soodsusest, viimaste hulka kuuluvad ka välised ressursid ja toetus.

Eitamata vajadust nende stsenaariumide ideestike sünteesimiseks valitseb siin ka teatud oht. Kui „Balti keti“ ideestik on suhteliselt selgemini ette kujutatav, teatud võtmeteemale, Riia ja tuleviku Talsinki vahelise asukoha kasutamine, eriti seoses RB valmimisega, siis „Läänemere pärl“ puhul, kui seda stsenaariumit käsitleda arengu kõrgema astmena, võib ta jääda idealiseeritud konsruktsiooniks, mis sisaldab kõike head, mida osatakse tulevikult oodata. Sellisel juhul hajub tema spetsiifiline sisu ära. Samas on tal, kui käsitleda teda nõ osastsenaariumina (vt Arengustrateegia Pärnumaa 2035+ lisas), ka oma selge fookus: nn Pööre Läände ja kuurordi ning tervisetastamise sektor arengut vedava. Küsimused sellest, miks peaks „Balti kett“ olema vaid vahestsenaarium, kas me eeldame, et temaga seostuvad spetsiifilised arenguiimpulsid on olulisemad just kavandatava perioodi esimesel poolel, ning mil viisil ikkagi õnnestuks võimalikult hästi sünteesida kuurordimajanduse keskse teenusmajanduse (*hospitality industry*) mudeli ja tööstuslik-logistilise majandusmudeli seisukohti ja ideid jääb arengustrateegia dokumendis lahtiseks. Seetõttu käsitleme neid Pärnumaa arengustrateegia väljatöötamise käigus sündinud kahte stsenaariumit esialgu siiski kahe konkureeriva, osaliselt küll kattuva, kuid erinevaid põhifookusi silmas pidava stsenaariumina ning jõuame nende kahe fookuse sünteesimise teemani alles peatüki lõpus. Täpsustame ja arendame analüüsi käigus mõlemat osastsenaariumi toetudes ka Pärnu võtmeisikutega tehtud interjuudele.

6.3. Kuidas on Rail Baltica mõju stsenaaristiline analüüs üles ehitatud?

Järgnevalt kirjeldatavas analüütilises protseduuris on oluline koht nii tööollemasolevate arenguvisionidega - püüdsime neid maksimaalselt konkretiseerida - kui ka RB poolt pakutavate võimalustega. Seejärel sidusime need visionid ja võimalused kokku ning tuletasime võrdlevast analüüsist järeldused.

Käsitleme järgnevalt algul kahte eelmarkeeritud mõtteviisi eraldi: millised on või võiksid olla kummagi lähenemise põhilised taotlused, soovid ja lootused. Seda olukorras, kus RB teke on saamas reaalsuseks. Seejärel fikseerime nende taotluste realiseerumiseks vajalikud kesksed projektid ja selle, mida peaksid Pärnu juhid ja ettevõtlikud inimesed ise ära tegema, et need taotlused saaksid realiseeruda. Võrdleme neid kahte taotluste kogumit ja toome välja, mis võiks olla nn ühine positiiv - see, mis sobib mõlemale arenguideooloogiale - ning need kohad, kus „suusad kipuvad minema risti“, st kus ühe arengufookuse kesksed taotlused võivad hakata teise jaoks olulisi taotluste realiseerumist takistama.

Tarvis on analüüsida ka RB projekti realiseerumisega seotud määramatusi. Eeldame, et uus kiire ühendus kas väiksema või pikema ajalise venimise järel käivitub (oriendteeruvast aastatel 2029 – 2030), küll aga võib see hüvede kompleks, mida RB Pärnule ja laiemalt Pärnumaale pakub jääda kas laiemaks (maksimaalvariant) või kitsamaks/kärbitumaks. Osaliselt võivad need põhjused olla Pärnust sõltumatud, osaliselt Pärnu poolt mõjutatavad.

RB projektdokumendid sisaldavad kavandatavaid eeldusi näiteks regionaalrongide liiklustiheduse kohta ja selle kohta, millistes väljaehitatavates regionaalsetes peatustes nad peatuma hakkavad, kas see tegelikkuses tingimata nii realiseerub, kas näiteks kõik regionaalrongid kõikides peatustes peatuvad, pole praegu veel selge. Paljud asjad sõltuvad ka Pärnu poolsest entusiasmist ja panustamisest. Kindlasti puudutab see regionaalrongide liiklust. Võib aga eeldada, et vähemalt osaliselt sõltub kohalikust initsiatiivist ka väljaehitatava kaubajaama profiil.

Kujutades horisontaalteljel kahte eelpool markeeritud Pärnu arenguvisioni ja vertikaalteljel kahte võimalikku varianti Rail Balticuga seotud võimalustest: optimistlikumat ja mõnevõrra pessimistlikumat, saame järgmise analüütilise maatriksi (tabel 1).

Tabel 1. Stsenaariumipõhise analüüsi põhilooika Pärnumaa tulevikuperspektiivide läbimõtlemlisel

Realiseerumisvariandid	Arengufookused	
	Tööstuslik-logistiline fookus	Teenusemajanduslik fookus
Maksimaalne variant (optimistlik ootus)	A1(max)	B1 (max)
Kärbetega variandid	A 2,3,4	B 2,3,4

Täpsustades taolise tundlikkuse analüüsi abil kõigepealt RB mõjusid (osa)kontseptsioonide/visionide lõikes loob see ka aluse hakata tegema järeldusi juba olukorra jaoks, kus püütakse realiseerida mingit kombinatsiooni nendest kahest osakontseptsioonist. See peaks aitama muuta strateegilist mõtlemist nii selgemaks kui realistlikumaks.

6.4. Kahe visiooni põhiideestike võrdlus ja Rail Baltica tähendus nende ideestike teostumisel

Võtame edasise analüüsi alla eelmises osas markeeritud kaks arenguvisiooni, “Balti keti” visiooni ja “Läänemere pärli” visiooni ning püüame nende mõlema puhul tuua võimalikult selgelt välja nende põhiideed, st just need ideed, mille olemasolu annab kummalegi mõttekonstruktsioonile tolle spetsiifilise näo, st need ideed, mis nende kahe stsenaariumi puhul eristuvad. Püüame need mõttekonstruktsioonid formuleerida võimalikult puhtal kujul, mõnevõrra puhtamal kui nad on esinenud seni Pärnus peetud arengualastes diskussioonides. Lähtume põhimõttest otsida algul eristuvat, et alles peale seda kui mõlemad kontseptsioonid on võimalikult hästi eristatud ja nendega eraldi töötatud, tajutud nende puhtal kujul realiseerimise võimalusi ja piire ning seejärel püstitada uuesti küsimusi nende sünteesimise võimalustest. Esitame järgnevalt mõlema visiooni kesksed arusaamad võrdlustabelina (tabel 2).

Tabel 2. Kahe strateegilise visiooni põhimomentide võrdlus

1. lähenemine: Tööstuse ja logistika keskne visioon	2. lähenemine: Teenusmajandusliku arengu keskne visioon
Pärnu peab suutma senisest olulisest paremini lülituda tänapäeva rahvusvahelistesse tehnoloogilis-tööstuslikesse võrgustikesse. Mitte vaid sümpaatne puhkamise ja tervisturgutamise paik, kus midagi võimaluste piires ka toodetakse.	Pärnu peab olema viimase peal elamis-, puhkamis-, arhitektuurne- ja kultuuriline keskkond. Teatud elitaarsuse ja nostalgilisuse maiguga. Kui selle saavutame, siis õitseb linn ka majanduslikult. Kuurordimajanduse fookus peab olema keskne.
Põhiline äriidee: Linna ettevõtluse profiili laiendamine logistiliste ja tööstuslike funktsioonide haaramise kaudu kasutades asukohta Riia ja Talsinki, tulevase Tallinnast ja Helsingist koosneva kaksiklinna vahel. Laiemalt: põhja-lõuna suunalisel arenguteljel tuleb see Pärnu huvides tööle panna. „See kett veab!“	Põhiline äriidee: Pärnu spetsialiteediks peavad olema kõrgekvaliteetsed isikuteenused (lai skaala: terviseteenustest kultuuri ja muu elamusmajanduse teenusteni). Tipptaset ja keskkonda hindavale klientuurile, loomulikult ka rahvusvahelisele. Ka rahvusvaheliste kultuuri, konverentsi jmt ürituste korraldamine. “Pärnu peab minema maailma, mitte vaid Soome ja Lähti! Miks vaid üks telg kaardil?”
Pärnu kui pürgiv linn. Põhiline on, et Pärnust saaks sobiv keskkond elamiseks ja tegutsemiseks ettevõtlikele ja dunaamilistele inimestele, ka välismaa ettevõtjatele ja inseneridele. Sellised inimesed saavad olla “veduriteks”, et viia Pärnu kaasaegsele uuele arengutasandile.	Pärnus peab valitsema pigem nn <i>slow food</i> olemine, mitte tormamine. Pärnu keskkond peab meeldima nii klientidele kui pärnakatele. Lisaks: Pärnu peaks olema mõnus elukoht mitte vaid tööst ja saavutustest mõtleivatele inimestele, aga ka neile, kes pole enam oma elukaare aktiivses staadiumis. Pärnu kui Eesti Florida.

Eelnevast on näha, et kahe lähenemise erinevus ei seisne mitte ainult selles, millistele majandussektoritele anda arengus prioriteet, vaid küsimus on palju laiem. See seostub erinevustega Pärnu ja maakonna terviku laiemas kuvandis ja eeldatavas valitsevas mentaliteedis.

Mida annab RB mõlema arengufookuse ja selle ideestiku realiseerimiseks? Alustame esimesest.

Tööstuse- ja logistikakeskse arengufookuse puhul saab RB panus olla eelkõige järgmises.

- Paremad, kulusid kokku hoida aitavad transpordiühendused RB korjealas. Paranevad seosed nii Pärnust põhja kui lõuna pool ja ka RB siduskoridoride ääres asuvate siht- ja lähtepunktidega. See tähendab paremat ligipääsu turgudele ja kulude kokkuhoidu nii tootmissisendi saamise kui klientideni jõudmise osas. See suurendab olemasolevate Pärnu tööstusettevõtete ellujäämisvõimalusi, mis võiksid muidu palgakulude ja muude sisendkulude tõusu tõttu kaotada oma konkurentsivõime. See suurendab Pärnu ja maakonna atraktiivsust välisinvesteeriijate silmis. See toob kaasa uute ettevõtete loomise kas Pärnus või mujal trassikoridori lähedastel aladel maakonnas.
- Head raudteeühendused on ka oluliseks eelduseks, et konkureerida täiesti uudsetele, näiteks rohepöördega raames tekkida võivatele pakkumistele.
- Ettevõtjatel, kelle tegevus ei piirdu ainult Pärnuga on võimalik pidada oma kontorit Pärnus, nad pääsevad siit hõlpsasti liikuma nii Tallinna kui Riiga. Kaheti tõlgendatav on pärnulaste võimalus siit mõnusast elukohast lahkumata kasutada ka Tallinna ja Riia tööturu võimalusi. Linnale võib see tähendada väärtuslike ajude ja töökäte kaotust, aga mitmest aspektist saab seda lugeda ka positiivseks, eriti kui metropolis töötatakse kas osakoormusega, ajutiselt või perioodiliselt.
- RB kaubajaama koostoimes lennujaama, sadama ja maanteeühendustega tekib Pärnul võimalus tõusta Eesti oluliste logistiliste keskuste hulka. See võimaldab luua logistikasfääris uusi ettevõtteid ja hinnatud töökohti (distributsioonikeskused jm) ning stimuleerib erinevate äriteenuste osutajate firmade paiknemist Pärnusse.
- Tekivad paremad võimalused kasutada ka väljastpool Pärnumaad elavate inimeste tööjõudu. Seda võimalust ei saa ülehinnata, sest tänu RB-le areneb kiiremini ka Tallinna ja Riia majandus, seal tekivad atraktiivsed töökohad ja palgapakkumised, aga teatud inimeste kategooriate puhul, näiteks kitsama spetsiaalsusega head insenerid, olulisi aineid õpetavad õppejõud või ka sinikraeline tööjõud ettevõtete evitamise või tippkoormuste perioodidel, võib see olla oluline.
- Laiemates logistilistes ahelates opereerival tööstusel on suuremad võimalused tõusta väärtusloomeketis kõrgemale (tootearendus, tehnoloogiaarendus, arenenumad ärimudelid).
- Pärnu ettevõtlusstruktuur muutub tänu tööstusliku ja logistilise komponendi tugevnemisele mitmekülgsemaks, mis peaks soodustama Pärnu majanduse stabiilsust, ning sessoonsusele vähem alluvaks.
- Lätlased ja Läti lähedus saavad muutuda Pärnu jaoks senisest olulisemaks ressursiks.
- Tänu RB projektile ja ka sellega seostuvalle arusaamadele ja impulssidele tekib võimalus moderniseerida Pärnu linnakeskkonda. Linnakeskkonda saab tekitada uusi, atraktiivseid ja kaasaegsemaid aktsente väljaspoole nostalgilisevõitu kesklinna ja rannäärset piirkonda.
- RB teke ja esimese arenguideestiku realiseerimine on oluline just Pärnu noorte jaoks. See avab neile töövõimalusi (eriti väljaspool teenusesektorit), parandab liikumisvõimalusi, meeldib neile keskkonna kaasaegsuse ja dünaamilisuse pärast. See pidurdab nende lahkumist Pärnust ja suurendab nende tagasitulekut peale õppimist väljaspool kodulinna.

Teise, st teenindusmajandusliku /iskuteenindusliku arengufookuse puhul on pilt oluliselt teistsugune.

- RB tekkest tulenev tulu ei seisneks mitte niivõrd inimeste edasi-tagasi "heegeldamise" soodustamises Pärnu - Tallinna ja /või Pärnu- Riia vahet kui selles, et uus raudtee on kasulik lüli Pärnu ühendamises laiema maailmaga, seda eriti Riia kaudu. Pärnu asukoht tema rahvusvahelistumise jaoks oluliste inimeste ja sidusgruppide mentaalsel kaardil paraneb.

See, et eri riikidest on külalistel rahvusvahelistele üritustele (näit festivalidele) jõudmine ja sealt kojupöördumine lihtsam, samuti taoliste üritustega kaasnev vajadus igasuguse tehnika transpordiks hõlpsam, on alus üldse pretendeerida paljude taoliste ürituste korraldamisele.

- Saksamaal, eriti head raudteeühendust omavas Berliinis, tekib nõudlus teise elukoha omandamiseks Pärnus. Valdavalt seostub see seniorkodanike või sellele eale lähenevatega.
- Soome puhkajate saabumist soodustab RB käivitumine esialgu vähe, olukord võib aga muutuda peale Tallinn – Helsingi tunneli valmimist: eriti Kesk-Soome pensionäride jaoks, kes ei vaimustuks pikast bussis loksumisest, võiks see olla lisaargument Pärnusse tulekuks.
- Kiire raudteeühenduse olemasolu hõlbustab Tallinna pensioniealiste inimeste Pärnusse elamaasumist. Mõnus rahulik elukeskkond ja soovi korral Tallinnas käimise võimalus tähendab, et inimesed ei pea end Tallinna sõpradest-sugulastest ära lõikama.
- Eeldusel, et riialastele Pärnu, Pärnu kultuurielus toimuv ja Pärnu keskkond piisavalt huvi pakub, võiksid intensiivistuda kultuurikontaktid Riiga, võimalusel kahepoolsed.
- Autokasutuse vähenemine Pärnusse saabumisel ja sealt lahkumisel peaks mõjuma linnakeskkonnale hästi ja soodustama selle kasutamist puhkusenautimiseks ja elanikele rahulikuks mõnusaks eluks.

Nagu eelnevast näha on RB **esimese mõtteviisi** raames mitte vaid üks infrastruktuuri arendus, mis pakub mõningaid uusi võimalusi vaid **keskse, süsteemiloova tähendusega muutus**. Ilma RB tekketa poleks taolise arenguideooloogia (ideoloogilise pöörde) võidulepääsule alust loota. RB taolisi võimalusi tekib heal juhul korra sajandis. Paatoslikult formuleerituna: Pärnu jaoks on avanenud “ajaloo aken” ja Pärnu areng tõmbab ühel või teisel viisil kaasa ka muud Pärnumaad.

Teise mõtteviisi ideestiku realiseerimise jaoks on RB käivitumine kasulik täiendav foonimuutus, kuid mitte midagi süsteemi muutvat. Reeglina jõuaksid inimesed ju Pärnusse puhkama ja tervist turgutama ka siis kui RBd ei tekiks. RB positiivsetele mõjudele on selle visiooni realiseerumise puhul see, et nad on valdavalt mitte otsesed vaid **kaudsed** ja teiseks, et nad avalduvad kõige selgemalt sel juhul kui Pärnu tahaks panustada praegusest enam **suuremate rahvusvaheliste ürituste** korraldamisele.

Saab nentida, et mõlema ideestiku taotlustel on teatud **kattuv ala, nn ühine positiiv**:

- Pärnu kui rahvusvaheliselt hästi ühendatud, võrgustikes oleva linna maine teke on oluline mõlemale visioonile ehkki natuke eri nurkade alt.
- Linna mugavad transpordiühendused RB reisiterminaliga.
- Pärnulaste paranevad võimalused külastada erinevatel põhjustel mugavalt Tallinna ja Riit. Valdavalt positiivne tegur, samas negatiivse sündmuste arengu puhul, eriti siis kui Pärnu atraktiivsus langeb muudel põhjustel allapoole teatud nivood võib tuua kaasa ka ohtusid: "Suurlinnade tuled" võivad tekitada olukorra, kus noored ei tahagi tagasi pöörduda.
- Tänu RB regionaalliinidele võimalik tekitada sobivat asustust eri rahakotipaksusega inimestele (näit Tootsi võimalused) ja võimalik saada natuke abi oma tööjõuprobleemidele lähikonna inimeste rakendamise kaudu (võib-olla ka Raplast).

6.5. Projektid ja ettevõtmised visioonide realiseerimiseks ja kahe kontseptsiooni konfliktikohad

Stsenaariumipõhises analüüsis ei piirduta tavaliselt sellega, kuidas võib muutuda vaatleva objekti väliskeskkond ning kuidas väliskeskkonnas toimuda võivad arengud vastavad või ei vasta toimija (antud juhul Pärnu(maa) juhtkond ja ettevõtjaskond) eesmärkidele, vaid lülitatakse analüüsi ka toimija enda käitumine. Antud juhul siis kohapealsel initsiatiivil ettevõetavad konkreetsemad projektid ja aktsioonid,

mis on vajalikud, et tagada RBst Pärnumaale võimalikult palju kasu ja realiseerida eelkirjeldatud strateegilist arenguindeestikku. Nagu me juba aruande eelmises allpeatükis tegime, teeme seda ka siin eraldi tööstuse- ja logistikakeskse arengukontseptsiooni osas ning teenindusmajandusliku arengukontseptsiooni osas.

Tööstuse- ja logistikakeskse arengukontseptsiooni raames oleksid põhilisteks projektideks ja ettevõtmisteks järgmised:

- Ühtse logistilise sõlme (*hub-i*) kujundamine, selle siseseoste kindlustamine: eri transpordiliikide sujuva seostamise võimalused, laoad jms.
- Tööstusalade reserveerimine, nende ühenduste kindlustamine kaubajaama ja teiste logistilise *hub-i* transpordisõlmedega ja infrastruktuuriteenustega.
- Kaubajaama profiili täpsem paikapanek, kaubajaama opereerimise mudeli määratlemine ja kaubajaama valmimise kiirendamine.
- Pärnu tööstusettevõtete tegevusmudelite kohendamine enam vastavaks uue rahvusvahelise raudteekoridori võimalustele.
- Kurss nn Papiniidu city loomisele uue rahvusvahelisema äri tarbeks: nii kontorid kui elukoht äriselt dunaamilistele, palju reisivatele ettevõtjatele ja töötajatele.
- Hariduse ja väljaõppe selge liigutamine Pärnus enam inseneeria, logistika jms suunas – seda nii Pärnu Kolledžis kui kutseõppeasutustes (Pärnumaa Kutsehariduskeskus, Saksa Tehnoloogiakool).
- Strateegiliste aluste määratlemine koostööks ja konkurentsiks lätlastega (sh raudtee kaubaterminalide spetsialiseerumise küsimuses).

Teenindusmajandusliku /isikuteenindusliku arengukontseptsiooni raames oleksid põhilised vajalikud ettevõtmised järgmised:

- Stockholmi lennuliini sisseseadmine (puhkaajad, turistid), suvel charterlennud Peterburgi. Aktiivne tegevus Pärnu atraktiivsuse ja võimaluste tutvustamiseks Rootsis.
- Rahvusvahelise konverentsikeskuse rajamine ja sellealane rahvusvaheline promo.
- Suveperioodil Pärnu-Kuressaare laevaliini töölepanek, mis peaks pakkuma elamust puhkajatele, tõstma mõlema kuurordilinna atraktiivsust ja meeldima ka Pärnu elanikele.
- Kesklinna enam elama panemine ja atraktiivsemaks muutmine jõeääre parema kasutamise, kesklinna kaubandusliku kolearkitektuuri („kastide“) väärkamaga asendamise jm abinõude abil.
- Kiire edasiliikumine puhkajatele ja terviseparandajatele erinevate kõrge kvaliteediliste isikuteenusete, sh kultuuriteenusete, osutamise osas.
- Külustus- ja tegutsemisvõimaluste loomine Pärnus puhkajatele mujal Pärnumaal (atraktsioonid, golfiväljakud jms).
- Kunstisadama kui ühe Pärnu propageerimise keskse maamärgi rajamine pluss muude kunsti ja loomemajanduse alaste ettevõtmiste toetamine (sh analoogilised ettevõtmised Tallinna Telliskivi loomepiirkonna ja Tartu Apraaditehasega).
- Pärnu Kolledžis ja Kutsehariduskeskuses teenusedisaini, elamusmajanduse jm kaasaegse teenusmajanduse alade tipptasemel õpetamine. Alternatiivina: koos Jümalaga rajatav eraldi kuurordimajanduse ja puhkemajanduse Balti kõrgkool, kus õppimine ja praktika jaotatud mõlema asukoha vahel, ühine välisõppejõudude värbamine jne.
- Planeeringutealased jt. ettevalmistustööd Pärnu kui Eesti Florida idee (seeniorkodanikud Pärnusse elama) realiseerimiseks.

6.6. „Suusad risti“ teemad

Loomulikult on kahe arengukontseptsiooni vahel ka vastuolusid. Teatud määral võivad need taanduda küllalt abstraktsetele vaidlustele linna imago üle, eelkõige selle üle, kas tähelepanu suurenemine ettevõtluses logistika ja tööstuse arengule kahjustab kuurortlinna imagot või mitte. Teatud realiseerimise viisi puhul ei pruugiks ju kahjustada. Teiselt poolt võidakse jälle peljata, et jõukale klientuurile orienteerumine ajab linnas üles hinnad ja see ei pruugi sobida tööstusliku arengu mudeli jaoks. Samas, odaval tööjõul baseeruv tööstus ei saa olla Pärnu ettevõtluse tulevik. Loomulikult on ka teatud konkurents kahe kontseptsiooni vahel tööjõu pärast jm.

Lisaks taoliste üldisemat laadi kartustele tuleb aga leida lahendused ka konkreetsete valikute tegemisel raskelt ühitavate alternatiivsete soovide ja projektiideede vahel. Mõned neist on toodud järgmises tabelis 3.

Tabel 3. Arendusideed, mille osas kahe kontseptsiooni esindajate eelistused lahknevad

Arendusalane idee	Sobivus tööstuse- ja logistikakeskse kontseptsiooni seisukohalt	Sobivus teenusmajanduse kontseptsiooni seisukohalt
Kaubajaama ja sadama vahelise otseraudtee rajamine	Sobiks hästi, aitaks tekitada tervikliku ja hästi funktsioneeriva hub'i.	Ei sobi, ahistaks linnakeskkonda
Kaubasadama tegutsemise piiramine linnaruumi huvides või isegi selle väljaviimine linnast	Ei sobi. See oleks logistikaklastri tegutsemise ahistamine. Sadamale muu asukoha leidmine linna lähistel on võimatu ja rajamine Tahku ninale oleks nii kauge kui väga kallis.	Sobiks hästi, vähendaks müra ja tolmu. Vastaks Paljude teiste linnade praktikale, kes on viinud endised sadamad linna territooriumilt kaugele ja kasutavad vabanenud territooriume kinnisvaraarendusteks.
Nn Papiniidu city rajamine, kõrghooned	Sobiks, vähemalt perspektiivse lahendusena. Loob sobiva keskkonna dunaamilistele, uute äridega seotud karjäärikesksetele inimestele.	Ei sobi, töötab vastu kesklinna elamapanemise ideoloogiale.
Tulevikus ka Pärnu peabussijaama viimine Papiniitu	Sobib, ühtne logistiline lahendus reisijatele.	Ei sobi, kahjustab kesklinna elujõudu.

6.7. Rail Baltica määramatused ja nende mõju mõlema stsenaariumi realiseerimise võimalustele

Millised on konkreetsed eeldused ühe või teise arengukontseptsiooni elluviimiseks RB käivitumisel ja selle tööle hakkamise perioodil, on momendil pole muidugi täiesti selge. Praegu on veel liiga palju aega, et midagi väga täpselt ennustada või garanteerida. Olulised taolistest määramatustest on järgmised.

- Reisipileti hind ja soodustingimuste rakendamine selle kasutamisel - see kas võimaldab või ei võimalda keskmise sisetulekutasemega inimesel sõita näiteks kolmel korral nädalas Pärnu-Tallinn või Pärnu - Riia vahel.
- RB-l rakenduv kaubaveotariif - see kas võimaldab või ei võimalda viia Soomest kuni Berliinini ulatuvas majandusruumis veoseid suuremas mahus üle teistelt transpordiliikidelt raudteele (RB-le).
- RB ühendatus kaugemate siduskoridoride ja multimodaalsete (sh transkontinentaalsete) transpordikoridega ja selle poolt kasutatav tariifipoliitika - see kas võimaldab või ei võimalda Pärnus asuvatel tootmisettevõtetel arendada edukaid koostööseoseid kaugemates maades asuvate klientide ja tarnijatega.
- RB kaubaterminali käivitumine ja mõistliku opereerimise mudeli kujunemine – kas see toimub paralleelselt RB valmimisega või vaid aasta-paar hiljem või jääb pikemalt venima.
- Pärnu jaoks huvi pakkuvate nn regionaalrongiliikluse lahendus - kas käivitatakse enam-vähem kõik esialgu planeeritud liinid ja peatused või käivitub programm minimaalsel kujul (rongid tööpäeva algul ja lõpul, väiksem arv külastatavaid peatusi).
- Reisiterminali ühendused linnaga sh. parkimisvõimalused reisiterminali juures – kas need ehitatakse või ei ehitata välja reisisasõbralikul kujul.

RB arengutega seotud võimalikud negatiivsed mõjud on esitatud tabelis 4.

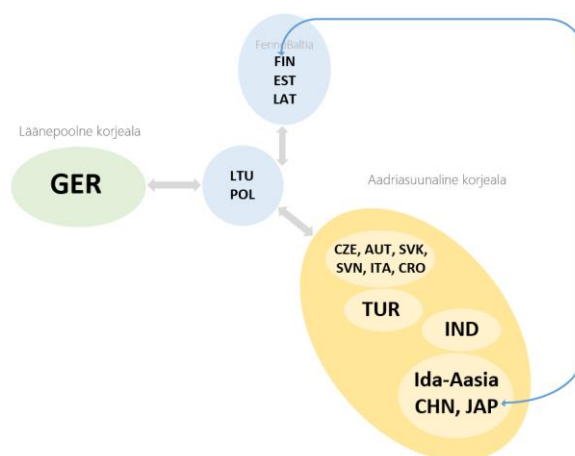
Tabel 4. Negatiivsed mõjud, mis võivad tekkida kui RB-ga seotud määramatused ei lahendu positiivsete ootuste kohaselt

Võimalik tõrkevaldkond	Mõju tööstus-logistilise prioriteedi puhul	Mõju teenusemajandusliku prioriteedi puhul
Reisijapileti hind ja soodustingimused	Tugev, mõjutab tinimeste tööga seotud pendeldamist	Keskmine, rahvusvahelisi ettevõtmisi eriti ei mõjuta
Kaubaveotariif RB lähiareaalis	Keskmine või tugev, mõjutab P-L teljele panustavaid firmasid	Otsene mõju puudub
Rahvusvahelised siduskoridorid kaubaveol: ligipääs ja tariif	Tugev, kuid seda vaid piiratud arvu ettevõtete jaoks	Otsene mõju puudub
Pärnu kaubaterminali käivitumine ja opereerimismudeli sobivus	Võib olla tugev kui lõikab ära võimalustest, millele hiljem raske ligi saada	Otsene mõju puudub
Regionaalrongid: peatuste arv ja liinitihedus	Nõrk, kui tööpäeva alguse ja lõpu rongid säiluvad	Keskmine
Kesklinna mugavad ühendused reisiterminaliga (sh parkimisvõimalused jms)	Nõrk või keskmine	Vähemalt keskmine, kahjustab külalisi teenindava linna mainet

Reisijapileti hinna osas ei ole - arvestades seda, et liin käivitub alles kõige varasemalt 7-8 aasta pärast - praegu võimalik pileti hinna indikatsiooni esitada. Põhimõtteliselt saab lähtuda kahest loogikast. Esiteks peaks minimaalne nõue olema see, et piletihind suudaks konkureerida alternatiivsete transpordiviiside, st bussi või sõiduauto, kasutamisega arvestades sealjuures muidugi ka kiire rongi kasutamisega kaasnevat

lühemat sõiduaega. Pole erilist alust kahelda, et see kriteerium täidetakse. Siia võivad lisanduda ka ökoloogilist laadi kaalutlused. Raudtee kasutamise ökoloogiline jalajälg on väiksem. Tuleb aga muidugi arvestada sellega, et aja jooksul muutuvad kõik transpordiliigid ökoloogilisemateks ja kalkulatsiooni määrab ka see, mil määral on või ei ole keskkonnasurve arvestatud ühe või teise transpordivahendi kasutamise hinda. Teine loogika lähtub sotsiaal-majanduslikest kaalutlustest ja põhineb eeldusele, et inimeste suuremat mobiilsust Pärnu-Tallinna ja Pärnu-Riia suundadel peetakse ühiskondlikult kasulikuks ja võib eeldada, et püütakse taskukohase piletihinnaga stimuleerida. Võib arvata, et suurenevat mobiilsust tahetakse soodustada, aga kui tugeva kriteeriumina piletihinna määramisel ja kes oleks täiendava dotatsiooni kandjaks, ei ole veel selge. Seetõttu võtsime eristuskriteeriumiks optimistliku variandi ja mõõdukamate variantide puhul selle, kas keskmise sissetulekuga inimene suudaks kehtestatud hinnaga sõita pikemat aega, näiteks kolm korda nädalas Pärnu ja nimetatud metropolide vahel. Kui jah, siis oleks see juba väga tugev töö- ja haridusalse pendelrände stiimul. Kas peetakse vajalikuks tekitada nii tugev stiimul, seda me ei tea. Lisaks saab tõenäoliselt arvestada ka sooduspiletite võimalusega, näiteks tudengite puhul. Regionaalrongi pileti madal hind on oma olemuselt lokaalne regionaalpoliitiline meede. Tõenäoliselt jaguneb tulevikus selleks vajalik dotatsioon mingis proportsioonis riigi ja kohalike eelarvete vahel.

Ka RB kaubaveo tariifide osas on praeguseks pakutud välja vaid väga provisoorseid hinnanguid. Põhimõttelisi kahtlusi ei tekita see, et RB-l on head võimalused, kui jätta lühidistantsid kõrvale, konkureerida maanteevedudega. Seda eriti arvestades asjaolu, et autotransport satub järgneval perioodil tugeva ökoloogilise surve alla. See tähendab, et märkimisväärne osa kaupa, mis veetakse praegu Balti riikide vahel ja laiemalt võttes, Berliini ja Tallinna vahelises ruumis, võib paikneda maanteelt ümber RB-le. Keerulisem on anda hinnangut RB nn kauglogistilisele potentsiaalile⁴⁴, st täiendavale veomahule, millele RB võiks pretendeerida sidustudes geograafiliselt kaugemale jäävate multimodaalsete transpordikoridoridega. Jutt käib põhimõtteliselt kolme suunaga seostuvatest veomahtudest. Nendeks on Saksamaa suund (eelkõige on peetud silmas Edela-Saksamaaga seotud veoseid), Aadria mere suund, mis haarab nii Kesk-Euroopa maadega kui Aasiaga seotud kaubavoogu, mis hakkab tulevikus üha enam kasutama Aadria mere äärsete sadamate vahendust, ning kaugemas tulevikus võib-olla ka Ida-Aasia mööda Põhja-Jäämerd liikuva kaubavoo suund, mis kasutab mõnda Põhja-Norra sadamat (eelkõige peetakse silmas Kirkenesi sadamat) ja liigub üle Soome (joonis 12).



⁴⁴ Vt Rail Baltica pikaajaliste kaubamahtude sõltuvus erinevatest geoökonomilistest kontekstidest: stsenaariumide analüüs. Tallinna Ülikool, 2020.

Joonis 12. Korjealad ja siduskoridorid RB kauglogistilise potentsiaali kujunemisel

Suur osa kõigis neis kolmes potentsiaalses transpordikoridoris liikuda võivast kaubast on seotud Soome ekspordi- ja impordiga, mis liigub praegu meritsi, võib aga soodsate tariifide ja muude tingimuste puhul hakata kasutama RB teeneid. Tervikuna on selle kaubaveo suurust prognoosida kaunis raske, sest lisaks majanduslikele riskidele tuleb arvestada ka geopoliitiliste määramatustega.

Oluliselt võiks suurendada RB kauglogistilist potentsiaali Tallinn-Helsingi tunneli rajamine. Selle võimalik teokssaamine jääb aga tõenäoliselt väljaspoole meie uuringu ajahorisonti. Siinkohal on oluline silmas pidada, et kuivõrd Pärnu ja Pärnumaa tervikuna suudavad võita RB tariifidest jms ning palju RB suudab haarata endale kaubavoogu võistlevatest transpordiliikidest ja koridoridest. Kokkuvõttes, kui hästi suudab Pärnu kui üks asukoht RB transpordikoridoris - üks võimalik *hub* - võistelda teiste samas koridoris asuvate *hub*-idega, näiteks Salaspilsiga.

Kokkuvõttes on meie poolt välja pakutud RBga seotud potentsiaalsete probleemide mõju esimese kontseptsiooni ideestikule palju suurem kui teisele. Teise kontseptsiooni puhul saab öelda, et kui kui RB käivitub, on ta sellega oma lisaboonuse juba kätte saanud.

6.8. Kokkuvõtlikke järeldusi stsenaaristilisest analüüsist

Kahe stsenaariumi, „Balti keti“ ja „Läänemere pärli“ ideestiku realiseerimise vaatlemine kahe eraldi protsessina on pigem analüütiline võtte, et tabada paremini nende eesmärgipüsitusi, seoseid ja piiranguid. Tegelikult peaks Pärnu ja Pärnumaa areng ja arendamine toimuma ühe ühtse protsessina, kuhu on sisse integreeritud mõlema ideestiku arendamine ja ideaalis kokkusulatamine. RB käivitamine mõjutab neid mõlemaid positiivselt, ühte vahetumalt, teist talle mõnevõrra kaudsemat võimendust pakkudes. Nägime, et on kohti, kus nende kahe ideestiku arendamine otseselt „suusad risti“ ajaks, on vähe. Sellele aitab kaasa asjaolu, et ruumilise arengu raskuspunkt on neil suuresti Pärnu linnaterritooriumi eri osades toimuvatel arendustel. Tõsi, erinevad linnaarendusprojektid võivad pretendeerida ühele ja samale rahale, kuid sedagi vaid teatud piirini. Arenduste rahaline maht sõltub pikema ajaperioodi puhul ikkagi sellest kui edukas on linna majanduse areng tervikuna. Ja palju see raha sisse toob. Mõlema arendusideestiku edu saab püsida vaid sellel, kui atraktiivseks suudetakse muuta Pärnu kui tervik, linn kui elu- ja puhkekeskkond ja kuidas see mõju kandub maakonnale tervikuna ning kuidas läbi tööjõuareaali Pärnumaa ühtsena toimepiirkonnana suudab luua suuremat sünergia. Vastupidisel juhul noorte lahkumine jätkub, kuurordiküllastajate üldine arvukuse kasv on pärsitud ja majandusarengu sisemine potentsiaal ammendub. Ideelt võiks ju kiirelt areneda ja kasvava linna puhul olla realiseeritavad nii kesklinna kaunimaks ja põnevamaks tegemise kui ka Papiniidu city ideestik, küsimus on lihtsalt selles, millise kiirusega, milliste finantslaekumiste ja millise lisanduva elanikkonna arvu pealt.

Ka see, kui RB realiseerub kujul, kus ta ei too kaasa kõike loodetut (nn kärbitud variant) ei ole see veel tragöödia. Kui RB käivitub, tähendab see ka mitte kõige soodsamate boonustingimuste (pileti hind, rongide tihedus) puhul inimeste liikuvuse võimaluste suurenemist ja nagu on näidatud mitmete teiste linnade kogemus, on see efekt suuremate linnade vahel asuvate linnade jaoks positiivne. Pole ka mingit alust eeldada, et RB ei suudaks haarata enda teenindada olulist osa üle Eesti liikuvast põhja-lõuna suunalisest rahvusvahelisest kaubatranspordi voost. Lahtiseks võib pidada siin pigem seda, kas ja kui suures mahu suudab RB laiendada oma korjeala ka Soome kaugemate maadega seotud eksport- ja importvedudega, mis praegu toimuvad valdavalt meritsi.

See, et Pärnusse ehitatakse välja RB kaubaterminal on kindel, nii nagu see, et see toetab nii tööstuse arengut Pärnumaal kui loob võimalused logistikaäri jaoks. Kui suured kaubakogused hakkavad RB-l liikuma, on Pärnu jaoks oluline, aga mitte esmaoluline. Olulisemaks on see, kuidas läbi Pärnu liikuvate

kaubavoogudega tekkivaid võimalusi ära kasutada, kuidas koondada selle kaubaga tegelemine just Pärnusse ja Pärnu lähikonda - kas Pärnu kaubaterminal suudab luua endale stabiilse korjeala Lõuna- ja Kesk-Eestis ja Põhja-Lätis, eriti puudutab see puiduklastrit, kui edukalt suudab olemasolev tööstus kohanduda selle kaubavoo ja RBga seotud transpordivõimaluste kasutamisele, kui palju tekib Pärnumaale uut tööstust, mis on sellele orienteerunud, kas suudetakse luua distributsioonikeskusi.

Uusi võimalusi kogu Pärnumaa jaoks loob regionaalrongiliikluse teke RBL. See annab uusi tugevaid arenguimpulsse eriti Tootsile ja Häädemeestele. Regionaalrongide käimapanek ei paranda mitte ainult inimeste liikumisvõimalusi, vaid soodustab ka kinnisvaraarendust ning seeläbi võimalusi elanike arvu kasvuks. Regionaalrongide käimapanek parandab Pärnu ettevõtluse ligipääsu linna tagamaal ja ka kaugemal elavale tööjõule ja sama asja teispidi öeldes, võimaldab kaugemal elavatel inimestel paremini Pärnus tööl käia. Paremad liikumisvõimalused parandavad ka väljaspool Pärnut RB arengukoridori piirkonnas elavate inimeste üldist elukvaliteeti, nende ligipääsu nii Pärnu kui ka Tallinna ja Riia mitmesugustele teenustele ja kultuurielule.

Käsitletud kahest arengufookusest ei tuleks kuulutada, vähemalt mitte esialgu, ühte õigeks ja teist valeks. Mõlemad saavad küllalt laias ulatuses realiseeruda paralleelselt ja võisteldes, ennast tõestades. Kahe arenguideooloogia kokkusulatomisel tuleb arvestada korraga nii ajalise dimensiooni kui finantsidega. Stsenaristiline analüüs näitas, et enam ajakriitilised on esimese, st logistilis-tööstusliku arenguga seotud ettevõtmised. Seoses kaubajaama ja tööstuslik-logistiliste alade planeeringutega, tervikliku *hub*i väljakujundamisega on palju võita ja kaotada. Passiivsuste, viivituste või valeotsustega võib siin jääda ilma suurest osast RB käivitumise võimalikust efektist. Selle ideestikuga tõsisemalt tööle hakkamine ei tähenda esialgu suurt finantskoormust, küll aga kontseptuaalset selgust ja institutsionaalse süsteemi paikasaamist. Finantsid tulevad siin küllalt suures osas ju EL ja riigi tasandilt, nende rakendamise viis ja raudteesse tulevate finantside seostamine muuga, tööstusalade paigutusega, muude finantsidega jne sõltub aga küllalt palju kohalikust tasandist - nii avalikust sektorist kui ka ettevõtjate poolsest panustamisest. Kuigi teise kontseptsiooni ideestik pole nii üheselt ajakriitiline, ei ole ka selle puhul passiivsus kasulik. Kuurordimajandus on rahvusvahelise konkurentsi tingimustes arenev ala ja RB käivitumine toob konkurentsi juurde - kasvõi Jurmala poolt, kes samuti uuest raudteest palju võidab. Kui Pärnul on näiteks tõsiseid konverentsiturismi või festivalide korraldamise alaseid ambitsioone, tuleks alustada paralleelselt nii selle alaseid ettevalmistustöid vajalike infrastruktuuride loomiseks kui rahvusvahelist teavitamist Pärnu erilisest perspektiivsusest neis valdkondades eriti peale uute transpordiühenduste valmimist. Seda vaatamata sellele, et kestab veel koroonaaeg.

On raske vastata küsimusele, kumb kahest analüüsitavast arenguvisionist aitab enam kaasa Pärnu linna välise Pärnumaa arengule. Teise stsenaariumi hoogne realiseerumine võib aidata kaasa puhkemajanduse ja sellega seotud ürituste laienemise ka maakonna teistesse piirkondadesse, siin-seal võidakse ehitada golfiväljakuid puhkajatele jne. Ilmselt areneb taoliste võimaluste loomine paremini kui Pärnumaa omavalitsused tegutsevad ühiselt. Esimese, st tööstuslik-logistilise arengu puhul võib tekkida mõningaid uusi tööstuslikke tootmisi ka väljapoole Pärnut, eriti juhul kui tegemist on RB arengukoridoris olevate aladega ja läheduses on regionaalrongide peatused. Pärnu tööjõuturu võimalused pakuvad mujal maakonnas elavatele inimestele huvi mõlema stsenaariumi korral, tõsi, pakutavate töökohtade struktuur võib olla mõnevõrra erinev. Oluline on, aga see, et Pärnu linna kui regionaalse keskuse tugevdamine, seda teeninduskeskusena, hariduskeskusena, kultuurikeskusena jne mõjutab positiivselt kogu maakonna arengut, tõstab Pärnumaal elamise kvaliteeti.

Pärnumaa üheks strateegiliseks eesmärgiks on elanikkonna arvu suurendamine maakonnas. Millised on kirjeldatava kahe stsenaariumi võimalused panustamiseks sellesse eesmärki? Esimeselt stsenaariumilt pole alust eeldada suurt panust elanikkonna tõusunumbritesse. Nii tänapäeva robotite ja tehisintellekti laieneval kasutamisel rajanev tööstuslik tootmine kui ka arvutikasutamisel ja automatiseeritud ladudel põhinev logistika ei ole eriti tööjõumahukad sektorid. Küll aga on esimese stsenaariumi ideestikult loota

kõrgekvalifikatsioonilise ja pareministasustatud töö pakkumist, mis on aluseks lootusele, et noorte lahkumine Pärnust väheneb. Teise stsenaariumi ideestik on tööjõumahukam, kuid võib karta, et isegi kõrgekvaliteetsete isikuteenuste osatähtsuse suurenemise puhul vajab majutus ja toitlustusäri ikkagi ka küllalt palju suhteliselt madalapalgalist tööjõudu, seejuures tõenäoliselt vähemalt sesoonselt ka nn kolmandatest maadest pärit tööjõudu. Kui suudame Pärnut mängida välja sobiva elukohana võib see suurendada mõnevõrra elanike arvu. Samuti suureneb ka aktiivses elustaadiumis olevate inimeste võimalus elada Pärnus, olla aga kas täielikult või osaliselt hõivatud teiselt mujal.

Täiendavat tööhõivet võivad anda erinevad rohepöördega seotud tööalad, mida me selles peatükis pikemalt ei käsitlenud. Nagu eelnevas tekstis öeldud ei tule taoliste töökohtade teke otseselt Rail Balticu käivitamisest, küll aga võib RB olla kaudseks abistajaks, et taoliste tootmistele ja töökohtade loomisele kandideerida. Selleks peavad olema olemas aga ka teised eeldused. Pärnumaal teatavasti on ressursid tuuleenergeetika rakendamiseks, metsaressurss, võimalused vesiviljelusega seotud uuteks tööstusharudeks.

Kokkuvõttes saab öelda, et lootust positiivsele trendile ei anna mitte mõni üksik arengufookus ega RB käivitamine, aga just kombinatsioon eelnimetatud võimalustest.

7. Kokkuvõte ja ettepanekud

Pärnumaa on Eesti üks parema sotsiaal-majandusliku konkurentsipositsiooniga maakondi. Rahvaarvult on ta neljandal kohal, kusjuures Pärnu linnapiirkonna elanike arv on kasvutrendis. Ettevõtlusaktiivsus ja tööealiste elanike tööga hõivatuse tase on maakonnas kõrge. Pärnumaa on üks riigi peamisi turismi ja kuurordimajanduse piirkondi. Maakonna tööstuse- ja ehitussektori osatähtsus on üle riigi keskmise. SKP alusel elaniku kohta on maakond Eestis viiendal kohal. Samas ettevõtete ekspordivõime ja elanike elatustaseme võrdluses Eesti teiste maakondadega on Pärnumaa positsioon viimasel aastakümnen dil halvenenud.

RB arendamine avab Pärnumaale, eeskätt aga Pärnu linnale uusi arenguvõimalusi. Rajatakse Pärnu reisiterminal ja kaubajaam ning regionaalrongide peatused maakonnas. RB reisiliiklus loob eeldusi Pärnu edasisele tugevnemisele turismi ja kuurordimajanduse keskuseks, aga parandab mitmel viisil ka inimeste ligipääsu töökohtadele ja teenustele. Seda nii maakonna sees kui ka Pärnu-Tallinna ja Pärnu-Riia suunas, seoses just laiemas rahvusvahelise haardega konverentside, festivalide jms korraldamise võimalustega. Hea raudteeühendus tugevdab tulevikus seoseid Berliiniga, see võib olla oluline teise eluaseme võimaluste pakkumisel.

RB suurendab elanike ja kaupade korjeala ja raudtee laialdasem kasutamine aitab vähendada keskkonnasaastet võrrelduna diisel- ja bensiinimootoriga autoga liikumisel.

Kaubajaama rajamisega avaneb kohalikele ettevõtetele (eelkõige tööstusele) uus transpordivõimalus tootmissisendite hankimiseks välismaalt ja toodete ekspordiks. Samaaegselt tekivad võimalused eri kaubatranspordi liikide – raudtee-, auto-, mere- ja lennutranspordi - logistiliseks ühtesidumiseks Pärnus. Pärnu puhul tuleb silmas pidada asjaolu, et koostatud tasuvusuuringu järgi ei pruugi raudtee kaubaterminalis käideldavad kaubakogused tagada selle operaatorile finantsilist tasuvust, mistõttu võib olla vajalik kaasata avaliku sektori raha. Samuti on oluline arvestada võimalikku konkurentsi Salaspilsi ja Muuga terminalidega.

Kaupade liikumise osas on ühtse „hub“ väljaarendamine Pärnus, mis ühendaks nii erinevad transpordiliigid kui transpordi, tööstuse ja jaotusteenused keskse tähtsusega küsimus. Samas ei ole alust eeldada, et raudteetranspordiühendused sadama ja lennuväljaga saaksid sellest mängima väga suurt ja olulist rolli. Panustada tuleks eelkõige ühendustele „maantee – raudtee“ ja selliste tööstuse arendamise variantidele, sh uute investeerijate kaasamisega, mille äriidees oleks rahvusvaheliste raudteeühenduste kasutamine tootmissisenditel ja/või toodangu väljasaatmisel keskse tähtsusega teguriks. Kaaluda tuleks Pärnu sadama ümberporfileerimist vähemsaastavamatele (tööstusliku iseloomuga, mitte toormelistele) veostele koostöös kaubajaamaga.

Välismaiste kiirrongiühendusi käsitlevate uuringute tulemuste analüüs näitab, et ühendustel on üldjuhul regionaalsel tasandil positiivne sotsiaal-majanduslik mõju, kuid leidub ka juhtumeid, mis demonstreerivad positiivsete mõjude puudumist või isegi kiirraudtee negatiivseid mõjusid regioonide ja linnade arengule. Positiivset mõju tagavate tegurite seas kerkib mitmel juhtumil esile kohalike võtmetegijate organiseerituse olulisus raudteel liikumise tulemusena paranenud kättesaadavusest tulenevate võimaluste ära kasutamises regiooni strateegilisel arendamisel. Eduka strateegia koostamise ja elluviimise eelduseks on see, et juhtrolli võtab endale regiooni kesklinn – Pärnumaa puhul siis Pärnu linn - kelle vastutada on linnas koostatavad ruumiplaneeringud ja selle sisu kujundavates strateegilistes suundades pikaajalise visiooni vastuvõtmine.

Praegustes Pärnu maakonna ja Pärnu linna arengudokumentides tunnustatakse RB strateegilist tähtsust. Edu ühe eeldusena nähakse raudtee, sadama ja lennuvälja sidumist linnaruumiga ning nende kujundamist ühtseks logistikasõlmeks koos vajaliku taristu rajamisega ettevõtluseks. Olulisel kohal on need teemad ka Pärnu linna praeguses koalitsioonilepingus. Probleemkohaks on see, et strateegilistes arengudokumentides ei ole Pärnu linna ja teiste maakonna omavalitsusüksuste, mida RB trassi läbib, RB arendajate, ettevõtjate ja riigi roll ning nende vaheline koostöö RBga seotud ülesannete lahendamiseks selgelt määratletud.

Kooskõlas rahvusvahelise kogemusega leidsid uuringu raames intervjueeritud arvamusiidrid ja kohalikud toimijad, et RB reisiliiklusest saavad loodetavasti enim kasu turism ja need sektorid, millel on võimalusi pakkuda kaugtööd, kuna paraneb perioodiline pendelrände võimalus – nii Tallinna kui Riia suunal. Oodatakse tööalase pendelrände tunduvat kasvu eeskätt Pärnust Tallinna suunal. Lõuna suunas eeldatakse Pärnuga seotud reisiliikluse kasvu kuni Leeduni, samas kui Soomega seotud voo osas suuri kasvulootusi ei ole. Loomulikult muutuks olukord kardinaalselt Tallinn-Helsingi raudteetunneli rajamisel, mis võimaldaks pikendada kiirrongiühendust Helsingini. Intervjuude põhjal ei ole kaubaveo osas Pärnus tegutsevatel ettevõtjatel täna veel selgeid ideid RB võimaluste kasutamiseks. Praeguste kavatsuste alusel on RB kaubajaama põhitaristu kavas rajada RB eelarve vahendite arvel. Siiani pole aga kokkulepet, kuidas kaubajaama ärimudel tööle hakkab. Eri transpordiliikide omavahelise ühendamise võimalusi on Pärnus uuritud, kuid planeeringutesse pole konkreetseid lahendusi veel viidud ning organisatoorsete koostöö- või konsolideerumismudelite väljatöötamiseni jõutud.

Käesoleva uuringu raames läbi viidud stsenaariumianalüüs käsitles teoreetiliste alternatiividena Pärnu kahesugust võimalikku arengut – kas tööstuse-logistika või teenindusmajanduse eelisarendamise

suundades. Kummaski suunas kasutatakse mõnevõrra erinevalt ära RB toimimisega kaasnevaid võimalusi, sh maakonnasiseses arengus.

Tööstuse-logistika keskse visiooni järgi peaks Pärnu suutma senisest olulisest paremini lülituda tänapäeva rahvusvahelistesse tehnoloogilis-tööstuslikesse võrgustikesse. Olema mitte vaid sümpaatne puhkamise ja terviseturgutamise paik, kus midagi võimaluste piires ka toodetakse. Selle visiooniga seonduvateks kesksed arendustegevusteks on:

- Ühtse logistilise sõlme (*hub-i*) kujundamine, selle siseseoste kindlustamine: eri transpordiliikide sujuva seostamise võimalused, laoadalad jms.
- Tööstusalade reserveerimine, nende ühenduste kindlustamine kaubajaama ning teiste logistilise *hub-i* transpordisõlmedega ja infrastruktuuriteenustega.
- Kaubajaama profiili täpsem paikapanek, kaubajaama opereerimise mudeli määratlemine ja kaubajaama valmimise kiirendamine.
- Pärnu tööstusettevõtete tegevusmodelite kohendamine enam vastavaks uue rahvusvahelise raudteekoridori võimalustele. Samuti uute tehnoloogiliste võimaluste rakendamine tootmises, et vähendada tööjõumahukust ja suurendada tootmise liikumist suurema lisandväärtuse suunas.
- Kurss nn Papiniidu city loomisele uue rahvusvahelisema äri tarbeks: nii kontorid kui elukoht äriliselt dunaamilistele, palju reisivatele ettevõtjatele ja töötajatele.
- Hariduse ja väljaõppe selge liigutamine Pärnus enam inseneeria, logistika jms suunas. Nii Pärnu Kolledžis kui Pärnumaa Kutsehariduskeskus ja Saksa Tehnoloogiakoolis.
- Strateegiliste aluste määratlemine koostööks ja konkurentsiks lätlastega (sh raudtee kaubaterminalide spetsialiseerumise küsimuses).

Teenindusmajanduse-keskse visiooni järgi peaks Pärnu olema viimase peal elamis-, puhkamis-, arhitektuurne- ja kultuuriline keskkond, teatud elitaarsuse ja nostalgilisuse maiguga. Kui see saavutatakse, siis õitseb linn ka majanduslikult. Kuurordimajanduse fookus peab olema keskne. Selle visiooniga seonduvateks kesksed arendustegevusteks on:

- Stockholmi lennuliini sisseseadmine (puhkaajad, turistid), suvel tšarterlennud Peterburgi. Aktiivne tegevus Pärnu atraktiivsuse ja võimaluste tutvustamiseks Rootsis.
- Rahvusvahelise konverentsikeskuse rajamine ja sellealane rahvusvaheline turundus.
- Suveperioodil Pärnu-Kuressaare laevaliini tööle panek, mis peaks pakkuma elamust puhkajatele, tõstma mõlema kuurordilinna atraktiivsust ja meeldima ka Pärnu elanikele.
- Kesklinna enam elama panemine ja atraktiivsemaks muutmine jõeääre parema kasutamise, kesklinna kaubandusliku kolearhitektuuri („kastide“) väärkamaga asendamise jm abinõude abil.
- Kiire edasi liikumine puhkajatele ja terviseparandajatele erinevate kõrgekvaliteediliste isikuteenusete sh kultuuriteenuste osutamise osas.
- Külustus- ja tegutsemisvõimaluste loomine Pärnus puhkajatele mujal Pärnumaal (atraktsioonid, golfiväljakud jms).
- Kunstisadama kui ühe Pärnu propageerimise keskse maamärgi rajamine ning muude kunsti ja loomemajanduse alaste ettevõtmiste toetamine (sh analoogilised ettevõtmised Tallinna Telliskivi loomepiirkonna ja Tartu Apraaditehasega).

- Pärnu Kolledžis ja Kutsehariduskeskuses teenusedisaini, elamusmajanduse jm kaasaegse teenusemajanduse alade tipptasemel õpetamine.
- Planeeringutealased jt. ettevalmistustööd Pärnu kui Eesti Florida idee (seeniorid Pärnusse elama) realiseerimiseks.

Tegelikkuses peaks Pärnu linna ja Pärnumaa arendamine toimuma ühe ühtse protsessina, kuhu on sisse integreeritud mõlema ideestiku arendamine ja ideaalis kokku sulatamine. Kahe ideestiku otseseid konfliktikohti on vähe. Ruumilise arengu raskuspunkt on neil suuresti Pärnu linnaterritooriumi eri osade sujuvate ühenduste tagamises. Kahe arenguideoloogia kokku sulatamisel tuleb arvestada korraga nii ajalist dimensiooni kui rahaliste vahenditega tagamist. Enam ajakriitilised on esimese, st tööstuse-logistika arenguga seotud ettevõtmised. Seoses kaubajaama ja tööstuslik-logistiliste alade planeeringutega, tervikliku *hub*’i väljakujundamisega on palju võita ja kaotada, passiivsuste, viivituste või valeotsustega võib siin jääda ilma suurest osast RB käivitumise võimalikust efektist.

RB rajamine ja käivitumine on Pärnumaa jaoks „sajandi võimalus“. Selle parimaks ärakasutamiseks on maakonnas vaja avaliku ja erasektori ning kodanikuühenduste pikemaajalist sihipärast koostööd ja kokkuleppeid.

Selle saavutamiseks teeme järgmised korralduslikud ettepanekud:

- Asutada Pärnumaa RB Koostööfoorum.⁴⁵ Foorumi põhiülesandeks on koostada Pärnumaa RB teekaart, mis on valimistsüklite ülene kokkulepe Pärnu kui transpordihubi kujundamiseks. Kui foorum on arutelu koht, siis selle juhtkomitee on järjepidevuse ja koordineerimise koht üle valimistsüklite. Foorum sisaldaks nii valitavaid ametikoha järgi kui ka foorumi poolt või muul viisil delegeeritud kohalikke ärijuhte ja prominente. Tekiksid moraalsed vastutajad ja pikem järjepidevus, kus oleks määratletud RB tegevuste aeg, osalised ja nende tööjaotus koos vajalike rahaliste vahenditega. Teekaardist lähtudes võiks foorum korraldada arutelusid ning teha ettepanekuid maakondlike ja kohalike omavalitsuste arengudokumentide täpsustamiseks, RBga seotud arendusülesannete prioriteetide seadmiseks, nende lahendamise korraldamiseks ja RB teema kajastamiseks maakonna mainekujunduses ning turunduses.
- Koostada ja viia ellu RB maakondlik kaasamis- ja osaluskava, mille raames luuakse elanikkonna seas kõrge teadlikkus RB kaasnevatest võimalustest, otsitakse eri huvirühmade koosloomes uuenduslikke ideid avanevate võimaluste ärakasutamiseks nõ rohujuuretasandil, aga ka negatiivsete mõjude leevendamiseks.
- Maakonna kohalike omavalitsuste planeeringute, arengukavade ja eelarvestrateegiate koostamise käigus viia asjakohastel juhtudel läbi spetsiifiline RB potentsiaalsete mõjude eelhindamine ning tagada sellele tuginedes lahendused, mis toetavad RB positiivsete mõjude võimendamist.
- Algatada (tähtajaline) regionaalarengu programm RB loodavate võimaluste parimaks ärakasutamiseks. Programm oleks oma sisult riigi keskvalitsuse, maakonna omavalitsusüksuste ning RB tulekust kasu saavate ettevõtete investeerimiskokkulepe ülal loetletud kesksete arendustegevuste elluviimiseks.

⁴⁵ Foorum võiks olla laiapõhiline, ajaliselt valimistsüklite ülene koostööüksus näiteks kuni RB käikuandmiseni. Koostööfoorumi algatajaks võiks olla Pärnu Linnavalitsus, kellel on poliitiline jõud ja foorumi töö teenindamiseks vajalik institutsionaalne suutlikkus.

Lisad

Lisa 1. Pärnumaa arengut mõjutavad tegurid olulisemates strategiadokumentides

Järgnevalt analüüsime kehtivaid arengudokumente ja läbiviidud uuringuid, mis on seotud Pärnumaa tuleviku kujundamisega.

Eesti üldist arengut ja regionaalseid aspekte käsitlevad dokumendid ja uuringud

Strateegias „Eesti 2035”⁴⁶ seatakse eesmärk kasvatada ja toetada inimeste heaolu nii, et Eesti oleks kahekümne aasta pärast parim paik elamiseks ja töötamiseks. Dokumendis on sõnastatud viis sihti:

- Eestis elav inimene on arukas, tegus ja tervist hoidev;
- Eesti ühiskond on avatud, hooliv ja koostöömeelne;
- Eesti majandus on tugev, uuendusmeelne ja vastutustundlik;
- Eesti elukeskkond on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne;
- Eesti on uuendusmeelne, usaldusväärne ja inimesekeskne.

Majanduse valdkonnas tuuakse välja, et „Eesti majandus on tugev ja leiab uusi ärivõimalusi ning on rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline”. Oluliseks peetakse, et Eesti majandus on paindlik ning valmis struktuurimuutusteks, pakkudes arengueeldusi kõigis regioonides. Eesti majandus on uuendusmeelne ja teadmispõhine, kasutades uusi tehnoloogiaid ja ärimudeleid ning paindlikke töövorme. Loodud on soodsad tingimused ettevõtluse teadus- ja arendustegevuseks ning innovatsiooniks, teadlased ja ettevõtted teevad omavahel koostööd. Eesti majanduskeskkond kutsub töötama, ettevõtteid asutama või siitkaudu virtuaalselt äri ajama, investeerima, looma ja katsetama uusi lahendusi, millest on kasu ühiskonnale laiemalt. Eesti majandus on vastutustundlik inimeste ja looduse suhtes. Siin on paindlikku, uuendusmeelset ja vastutustundlikku ettevõtlust ning ausat konkurentsi soodustav turvaline majanduskeskkond. Kohalike ressursside väärindamine on kasvanud ja loodusvarade kasutamisel arvestatakse nii elurikkuse säilimise kui ka sotsiaalmajanduslike mõjudega. Strateegia elluviimiseks vajalikud tegevused planeeritakse valdkonna arengukavades ja nendega seotud programmides ning strateegia elluviimisega seotud vajalike muutuste rahastamine lepitakse kokku riigi eelarvestrateegia ja riigieelarve koostamise käigus, hõlmates sellega Euroopa Liidu struktuurivahendeid ja teisi välistoetusi.

Üleriigilises planeeringus „Eesti 2030+”⁴⁷ sõnastatakse Eesti ruumilise arengu visioon aastaks 2030: Eesti on sidusa ruumistruktuuriga, mitmekesise elukeskkonnaga ja välismaailmaga hästi ühendatud riik. Hajalinnastunud ruum seob tervikuks kompaktsed linnad, eeslinnad ja traditsioonilised külad, väärtustades kõiki neid elamisviise võrdselt ühepalju. Hajalinnastunud ruumi inimsõbralikkuse ja majandusliku konkurentsivõime tagavad eeskätt looduslähedane keskkond ja hästi sidustatud asulate võrgustik. Vajalik on asustusstruktuurile toetuva mitmekesise ja valikuvõimalusi pakuva elu- ja majanduskeskkonna kujundamine. Töökohtade, haridusasutuste ja mitmesuguste teenuste kättesaadavuse tagamine toimepiirkondade sisese ja omavahelise sidustamise kaudu.

⁴⁶ <https://osale.ee/konsultatsioonid/?page=consults&id=307>

⁴⁷ https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/document_files/ruumiline/a4_5mmblead_eesti_2030_sisu_111212.pdf

Säästev Eesti 21⁴⁸ seab keskmesse Eesti neli arengueesmärki: Eesti kultuuriruumi elujõulisus, heaolu kasv, sidus ühiskond ja ökoloogiline tasakaal. Keskseks teemaks on ühendada globaalsest konkurentsist tulenevad edukuse nõuded säästva arengu põhimõtete ja Eesti traditsiooniliste väärtuste säilitamisega. Ülemaailmsetest arengusuundadest eeldatakse: globaliseerumisprotsesside jätkumist ja süvenemist, lokaalse identiteedi väärtustumist, rahvastikupildi diferentseerumist ja individualiseerumise süvenemist, tarbimisühiskonna jätkumist ja heaoluühiskonna mudeli leviala laienemist, piirkondlike erinevuste suurenemist ja süvenevat polariseerumist, kiirenevat tehnologiseerumist ning tugevnevat survet tasakaalustada tarbimisühiskonna varjukülgi, keskendumist valupunktide ideoloogiale ja strateegiliste kavandajate eelistele.

Euroopa Liidu Läänemere piirkonna strateegias⁴⁹ tuuakse välja neli peamist suunda – keskkond (vähendada ja ära hoida Läänemere reostust), jõukus (edendada innovatsiooni väikestes ja keskmise suurusega ettevõtetes), ligipääsetavus (parem transpordivõrgustik) ning ohutus ja turvalisus (suurendada kriisidele reageerimise võimekust). Läänemere strateegia tegevuskava on omakorda jaotatud 15 poliitikavaldkonnaks, mis sisaldavad elluviidavaid projekte. Projektide elluviimist ja Läänemere strateegia üldist toimimist edendab vastava valdkonna juhtriik.

Kooskõlastamisringil on „**Eesti teadus- ja arendustegevuse, innovatsiooni ning ettevõtluse arengukava 2021–2035**”⁵⁰, mille elluviimisega luua konkurentsivõimelised tingimused tootlikkuse ja heaolu kasvuks ning Eesti ühiskonna kestlikkuse tagamiseks teadus- ja arendustegevust, innovatsiooni ja ettevõtlust soosiva tõhusa ja mõjusa poliitika kaudu. Keskmes on riiklikus strateegias „Eesti 2035” sõnastatud arenguvajaduste lahendamine ning tootlikkuse ja lisandväärtuse kasv. Arengukava püstitatakse üldeesmärgina, et Eesti teadus, arendustegevus, innovatsioon ja ettevõtlus suurendavad koostöös Eesti ühiskonna heaolu ja majanduse tootlikkust, pakkudes konkurentsivõimelisi ja kestlikke lahendusi Eesti ja maailma arenguvajadustele. Alaeesmärkidena tuuakse välja: 1) Eesti areng tugineb teadmuspõhistele ja innovaatilistele lahendustele; 2) Eesti teadus on kõrgetasemeline, mõjus ja mitmekesine; 3) Eesti ettevõtluskeskkond soodustab teadusmahuka ettevõtluse kasvu, kõrgema lisandväärtusega toodete ja teenuste eksporti ning investeringuid kõigis Eesti piirkondades. Arendustegevust nähakse kolmes suunas: teadussüsteemi, teadmussiire ja ettevõtluskeskkond. Nende all on toodud välja tegevussuunad. Arengukava juhtimise, elluviimise ja tulemusaruandluse eest vastutavad võrdsetel alustel HTM ja MKM ning teised ministriumid oma valdkonna piires.

Eesti tööstuspoliitika alused on esitatud „**Tööstuspoliitika rohelises raamatus**” (2017).⁵¹ Eesti tööstuse peamiseks probleemiks on madal tootlikkus, mille kasvutempo on viimasel ajal pidurdunud. Sellest tulenevalt „Eesti tööstuspoliitika peamine eesmärk on tööstussektori konkurentsivõime kasvatamine, mis väljendub loodava lisandväärtuse tõusust töötaja kohta ostujõu pariteedi alusel praeguselt 54%-lt vähemalt EL 28 keskmiseni aastaks 2030. Oodatavaks tulemuseks on ka töötleva tööstuse ekspordi osakaalu tõus 66%-lt üle 70% tööstustoodangust”. Tööstuse olulisust kinnitab veelgi Euroopa komisjoni teatis „**Uus Euroopa Liidu tööstuspoliitika strateegia**”⁵², milles on välja toodud tööstuse arendamise

⁴⁸ <https://www.riigiteataja.ee/akt/940717>

⁴⁹ https://ec.europa.eu/regional_policy/et/policy/cooperation/macro-regional-strategies/baltic-sea/

⁵⁰ file:///C:/Users/Riks/Documents/word/TAIE%20arengukava%20p%C3%B5hitekst_16.04.2020.pdf

⁵¹ Tööstuspoliitika roheline raamat -

https://www.mkm.ee/sites/default/files/toostuspoliitika_roheline_raamat_.pdf

⁵² Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele, Regioonide Komiteele ning Euroopa Investeerimispankale. Investeerimine aruka, innovatiivse ja jätkusuutliku tööstuse nimel. Uus ELi tööstuspoliitika strateegia COM(2017)0479 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017DC0479&from=et>

väljakutsed ja neile vastamise suunad uuendatud tööstuspoliitika raames. Peamised väljakutsed, millega tuleb tegelda, on näiteks tööstuse ajakohastamine vastavalt digitaalajastu vajadustele, juhtpositsiooni tugevdamine vähese CO₂-heitega majanduse ja ringmajanduse valdkonnas, investeerimine tulevikutööstusesse, kohapealse tööstusinnovatsiooni toetamine. Praktelist tööstuspoliitikat on Eestis ellu viidud eeskätt läbi Ettevõtluse Arendamise Sihtasutuse, kes on eelistanud riigi valitud peamisi kasvuvaldkondi ja suure potentsiaaliga ettevõtteid (suurkliendid, võtmekliendid, kasvukliendid).

Uuringus „**Eesti regionide majandusarengut mõjutavate uuenduste ja trendide analüüs**“⁵³ avatakse 15 aasta perspektiivis regionaalse majanduse tulevikuväljavaateid kõige olulisemalt mõjutavate uuenduste ja protsesside kirjeldamise läbi. Need jagatakse viide rühma: 1) infotehnoloogilised, 2) biotehnoloogilised, 3) energiatehnoloogilised, 4) sotsiaalsed ja kultuurilised ning 5) uuendused valitsemises. Uuenduste ja sotsiaal-majanduslike protsesside trendide mõju Eesti regionaalsele arengule sõltub ka konkreetsete regionide endi omadustest nagu asustussüsteemi iseloom (linnaline või hõreasustus), perifeersuse määr, mastaabi olemasolu, sotsiaal-majandusliku arengu tase, institutsionaalne tihedus, inimkapitali kvaliteet, loodusressursside olemasolu. Määratletakse tüüpilised regionid: a) jõukamad, TA&I võimekusega, mõningase mastaabiga ja välisühendustega linnastud (Tallinn, eesmärgipäraselt ka Tartu ja osaliselt Pärnu koos toimealaga); b) tugeva maamajanduse ja traditsioonilise tööstusega Kesk-Eesti (Järva, Lääne-Viru, osalt Raplamaa, Jõgevamaa, Viljandimaa); c) tööstuslik, CO₂ mahuka energiamajandusega ELi piiriregioon (Ida-Viru); d) metsa- ja puhkemajanduslik Kagu-Eesti piiriregioon ning e) mere- ja puhkemajanduslik hõreasustusega Lääne-Eesti.

Dokumendis „**Eesti regionaalse majanduse stsenaariumid aastani 2035**“⁵⁴ visandatakse neli regionaalse majanduse arengustsenaariumi: Suur-Tallinn, Kasvukeskuste Eesti, Ökokapitalistlik Eesti ja Ökokogukondade Eesti. Stsenaariumid paigutatakse kahele teljele: raha versus keskkond ja tehnoloogia. Eesti tuleviku kujundamisel on võimalus kas leppida ruumiliselt väga kontsentreeritud majandusmudeliga ning leevendada Suur-Tallinna stsenaariumiga kaasnevaid negatiivseid külgi nagu süvenev segregatsioon ja halvenev elukeskkond pealinnas või ajada senisest märkimisväärselt jõulisemat regionaalpoliitikat, et jõuda kasvukeskuste stsenaariumi. Oluline on teha selgeks, et miks taotleda ruumiliselt koondunud majandusmudelit või ruumiliselt hajutatud majandusmudelit, ning milliste poliitikameetmetega soovitu saavutada. Seega põrkuvad stsenaariumites suuresti riigivalitsemise tüübid- tsentraliseeritud või detsentraliseeritud. Ettevõtluspoliitikas tähendab see ühetaoline lähenemine versus piirkondlikke eripärasid arvestav. Ilmselt on lahendus mõlemad kasutades.

Uuringus „**Tööstusalade analüüs**“⁵⁵ tõdetakse, et tööstusalade arendamine on üldlevinud tegevus uute tööstusettevõtete algatamise ja olemasolevate laiendamise soodustamiseks. Tänapäeval tähendab see eelkõige tööstuse paigutamiseks planeeritud kruntide ja kruntideni viidud taristuühenduste (elektrivarustus, veevarustus ja kanalisatsioon, teed jm) pakkumist ettevõtjatele. See võib toimuda nii juba ajalooliselt väljakujunenud tööstusettevõtete koondumisaladel kui ka uute tööstusparkide rajamise teel. Tööstusalade arendamine erakapitali poolt toimub Eestis eeskätt Tallinna ja Tartu linnapiirkonnas. Regionaalpoliitiliselt on seetõttu oluline avalike vahenditega toetada investeeringuid, mis loovad töökohti suurkeskustest väljaspool, ettevõtluse hoogustamiseks vähem atraktiivsemates ja turutõrkega

⁵³ https://www.riigikogu.ee/wpcms/wp-content/uploads/2019/02/ASK_Regionaalset-arengut-suunavad-trendid_Veiko-Sepp-1.pdf

⁵⁴ <https://www.riigikogu.ee/wpcms/wp-content/uploads/2019/02/Eesti-regionaalse-majanduse-stsenaariumid-2035.pdf>

⁵⁵ Tööstusalade analüüs. OÜ Geomedia, 2018.

https://www.rahandusministeerium.ee/system/files_force/document_files/aruanne_toostusalad.pdf

piirkondades. Täpsemalt analüüsi 79 tööstusala väljaspool Tallinna ja Tartu linnapiirkondi. Leiti, et maakondades on piisav hulk tööstusalasid arendamisel ja uute alade rajamine avaliku toetusega pole otstarbekas. Küll on vajalik tegelda nende alade edasiarendamise ja turundamisega. Mitmel pool on tööstuslade ettevalmistamine või turule viimine takerdunud riigimaa munitsipaliseerimise ebaõnnestumise või venima jäämise tõttu. Samuti on täheldati, et on liigselt keskendunud planeeringute teostamisele ja taristu rajamisele jättes tahaplaanile tegeliku eesmärgi: uued otseinvesteeringud ja töökohad.

Eesti energiamajanduse arengukavas aastani 2030⁵⁶ on seatud eesmärgiks, et Eesti kasutab aastal 2050 oma energiavajaduse rahuldamiseks peamiselt kodumaiseid ressursse nii elektri- ja soojustootmises kui transpordisektoris. Arengukava kohaselt on Eesti energeetiline sõltumatus ja selle pikaajaline kindlustamine riigi elanike majandusliku heaolu, siin tegutsevate ettevõtete konkurentsivõime ja Eesti energiajulgeoleku peamine alustala. Elektritootmises on oluline primaarenergia säästu eesmärgil maksimaalne elektri- ja soojustootmispotentsiaali ärakasutamine kohalikel ja taastuvatel kütustel ning ressursitõhususe tagamine kohalike loodusvarade kasutamisel. Arengukavas on seatud eesmärgiks toota aastaks 2030 30% elektrist taastuvatest energiaallikatest (peamiselt biomass ja tuul).

Kliimamuutustega kohanemise arengukava aastani 2030⁵⁷ üldeesmärk on suurendada Eesti riigi regionaalse ja kohaliku tasandi valmidust ja võimet kliimamuutuste mõjuga kohanemiseks. Püstitatakse kaheksa alaeesmärki: 1) Tervis ja päästevõimekus; 2) Maakasutus ja planeerimine, sh rannikualad, teised üleujutusriskiga alad, maalihke riskiga alad, maaparandus, linnad; 3) Looduskeskkond, sh bioloogiline mitmekesisus, maismaa ökosüsteemid, magevee ökosüsteemid ja -keskkond, mereökosüsteemid ja -keskkond, ökosüsteemiteenused; 4) Biomajandus, sh põllumajandus, metsandus, kalandus, jahindus, turism, turbatootmine; 5) Majandus, sh kindlustus, pangandus, tööhõive, ettevõtlus ja tööstus; 6) Ühiskond, teadlikkus ja koostöö, sh teadlikkus, haridus ja teadus, rahvusvahelised suhted ja koostöö; 7) Taristu ja ehitised, sh transport ja transporditaristu, tehnilised tugisüsteemid, hooned; 8) Energeetika ja varustuskindlus, sh energiasõltumatus, -turvalisus, -ressursid, -tõhusus, soojatootmine ja elektritootmine.

Kliimapoliitika põhialused aastani 2050⁵⁸ seab eesmärgiks taastuvate energiaallikate järkjärgult suureneva kasutuselevõtu lõpptarbimise kõigis sektorites. Eesti pikaajaline eesmärk on minna üle vähese süsinikuheitega majandusele, mis tähendab järk-järgult eesmärgipärast majandus- ja energiasüsteemi ümberkujundamist ressursitõhusamaks, tootlikumaks ja keskkonnahoidlikumaks. Aastaks 2050 on Eesti sihiks kasvuhoonegaaside heidet vähendada ligi 80 protsenti võrreldes 1990. aasta tasemega. Mõjude hindamine näitas, et eesmärk on täidetav ja sellega kaasneb tõenäoliselt positiivne mõju majandusele ja energiajulgeolekule. Sellisel juhul kahaneb Eesti kasvuhoonegaaside heide tänaselt 21 miljonilt tonnilt ligi 8 miljoni tonni ekvivalendini 2050. aastaks.

Maapõuepoliitika põhialused aastani 2050⁵⁹ toob välja, et maapõueressursside kasutuse suunamisel tagatakse ringmajanduse põhimõtetest lähtuvalt ressursside võimalikult suure lisandväärtusega ning säästlik kasutamine minimaalsete kadude ja minimaalsete jäätmetega. Seejuures ei tarbita taastuvat

⁵⁶ https://www.mkm.ee/sites/default/files/enmak_2030.pdf

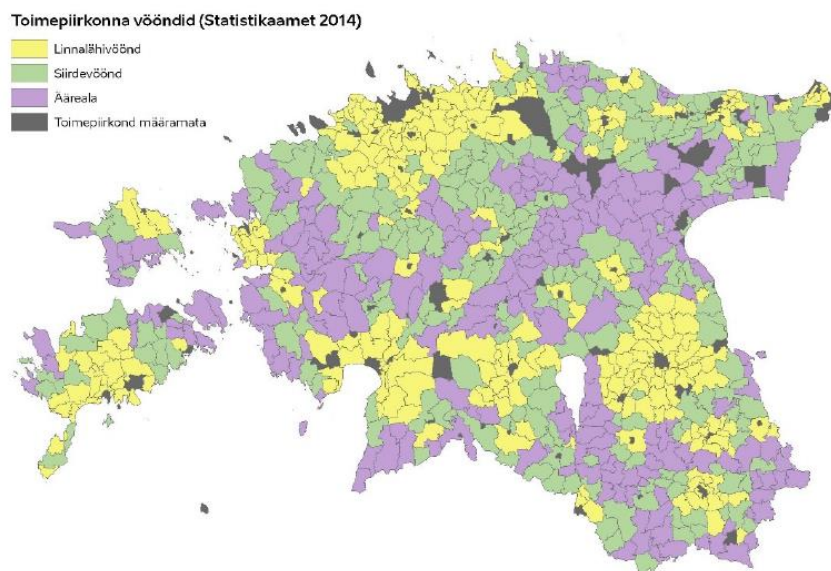
⁵⁷ https://www.envir.ee/sites/default/files/kliimamuutustega_kohanemise_arengukava_aastani_2030_0.pdf

⁵⁸ <https://www.envir.ee/et/eesmargid-tegevused/kliima/kliimapoliitika-pohialused-aastani-2050-0>

⁵⁹ https://www.valitsus.ee/sites/default/files/content-editors/arengukavad/maapouepoliitika_pohialused_aastani_2050.pdf
https://www.valitsus.ee/sites/default/files/content-editors/arengukavad/maapouepoliitika_pohialused_aastani_2050.pdf

maapõueressurssi üle taastumise määra ja uuritakse võimalusi taastumatute maapõueressursside asendamiseks taastuvate ressurssidega ning ressursside kasutamise tõhusamaks muutmiseks. Maavarade säästliku kasutamise tagamiseks eelistatakse riigi ja kohaliku omavalitsuse üksuse ehitistes maksimaalses võimalikus määras kohalikke maavarasid ning rakendatakse ehitustehnoloogiaid, mis kasutavad maksimaalselt ära ehitusmaterjalide tootmisprotsessis tekkinud saadusi, kaevandamise kõrvalsaadusi ja kaevandamisjätmeid. Maapõueressursside kasutamisel suurendatakse pidevalt ressursitootlikkust ja vähendatakse jäätmeteket.

Eesti väikeasulate uuring⁶⁰ selgitas asulate olukorda väljaspool keskuslinnu ning tegi ettepanekud väikeasulate elujõu hoidmiseks nii riigi kui omavalitsuse tasandil. Eesti paljude piirkondades toimub elanikkonna vähenemine ja vananemine ning koondumine suurematesse keskustesse, siis Eesti eri osades leidub ka kasvavaid ja stabiilseid asulaid. Samuti võib osa asulaid hakata kasvama või stabiliseeruda: kahanemine ei ole alati ja üheselt pöördumatu. Väikeasulate elujõu hoidmiseks tehakse mitmeid ettepanekuid. Oluline on arengu kavandamisel pöörata tähelepanu toimepiirkondadele ja nende vöönditele: linnalähivöönd, siirdevöönd ja ääreala, mida iseloomustab alljärgnev kaart (joonis 10).



Joonis 10. Eesti toimepiirkonnad (Allikas: Siseministeerium ja Statistikaamet, 2014)

Soovitustes tuuakse välja, et asustussüsteemi elujõulisuse tagamise meetmed on otstarbekas suunata stabiilsetele ja mõõdukalt kahanevatele väikeasulatele. Regionaalpoliitika peab keskenduma koostojumisele: väikeasulad, väikelinnad ja maakonnakeskused toimivad omavahel seotud võrgustikuna. Taanduvad hõreda asustusega piirkonnad võivad olla heaks asukohaks suurtele tööstus- või taristuobjektidele, sest kaasnevatest mõjudest häiritud elanikke on seal väga vähe. Arvestada tuleb vajadusega töötajaid transportida, kuid olulist mõju avaldavate ettevõtete puhul on see ilmselt lihtsam lahendus kui tiheda asustusega piirkondade elanike vastuseisu ületamine. Väiksemate tootmisettevõtete rajamist soodustavad väikeasulate teedevõrk, vabad energiavõimsused ning alakasutatud tootmishoonete ja elamute olemasolu. Asustuse elujõulisuse suunatud toetused peaksid maksimaalselt lähtuma individuaalsetest ja kohapõhistest lahendustest ning võtma arvesse laiemat kasu kui vaid majanduslik tulu. Kui seni on prioriteediks loetud kasutusest väljalangenud hoonete taaskasutusele

⁶⁰ https://planeerimine.blogi.fin.ee/wp-content/uploads/2021/05/vaikeasulate_uuring_2019.pdf

võtmist või lammutamist, siis järgmiseks sammuks võiks olla kasutusel olevate tööstushoonete välisilme parandamine, vastava suunise väljatöötamine.

Linnastunud ühiskonna ruumilised valikud. Eesti inimarengu aruanne 2019/2020⁶¹ näitab, et maakasutus muutub inimtegevuse ja eluviisi muutustega. Analüüsitakse Eesti elanike arvu vähenemist, linnade laialivalgumisega linna ja tagamaa ruumikasutuse ühtlustumist, põllumajandusmaastiku vähenemist ja inimestest tühenemist ning ääremaastumist. Piirkondliku ebavõrdsuse teke on otseselt seotud rahvastiku kahanemisega ja majandustegevuse kokkukuivamisega ääremaal. Eesti väikelinnad ja maapiirkonnad on ääremaad lausa kahel geograafilisel tasandil – nad asuvad kaugel Eesti peamistest keskustest ja ühtlasi väga kaugel Euroopa tuumikpiirkondadest. Seetõttu on ääremaastumise kui ühiskondlikku ja ruumilist ebavõrdsust tootva mitmekülgse ja mitmetasandilise protsessi ümberpööramine veelgi raskem. Inimkapitali kaoga seotud objektiivsete näitajate kõrval lisandub ääremaastumisele subjektiivne mõõde. Ääremaa kuvand on Eesti maapiirkondadele potentsiaalselt häbimärgistav. Leitakse, et ääremaa negatiivset kuvandit saab leevendada üksnes siis, kui kohakuvandi loomises ja arutelus pealinnast kaugemal asuvate maapiirkondade ja väikelinnade arengu üle osalevad rohkem neis kohtades elavad inimesed ise.

„Kasvualade edenemise uuring“⁶² keskendub alusmetoodika väljatöötamisele, mille põhjal hinnata kasvualade edenemist, Kokku valiti kasvualade piiritlemiseks 10 tunnust, millele ettevõtted võiksid vastata, et kuuluda nutika spetsialiseerumise kasvuniššidesse. Leiti, et töötajate arvu ja müügitulu poolest olid kõige suuremad kasvuniššid tervist toetav toit ja puit ehituses, mis tuleneb suurest ettevõtete arvust neis valdkondades. Nelja aasta jooksul on töötajate arv kõige rohkem kasvanud IKT kasvuniššides. Müügitulu on kõige rohkem kasvanud tarkvaraarenduses ja puitehituses. Suurima ekspordimahuga oli kasvunišš tootmise automatiseerimise, robotika ja sardsüsteemide valdkondades, kus enamiku selle niši ekspordimahust moodustas Ericsson Eesti ASi eksport. Kõige rohkem oli eksport nelja aasta jooksul kasvanud kasvuniššides infoturve ja küberkaitse, vahendid ja metoodikad tarkvaraarenduses, puit ehituses ja tervist toetav toit. Lisandväärtus töötaja kohta oli vaatlusperioodil kõrgeim põlevkivi keemiatööstuses, energia- ja ressursitõhusus ehitusel ja ehitistes ning andmeanalüüsis ja infohalduses. Uuringust selgub, et teadus- ja arendusalased koostööprojektid on suuresti asjakohaste riiklike toetusmeetmete abil ja pigem juhuslikku laadi, mitte teadlik planeerimine. Olulise järeldusena tuuakse välja, et nutika spetsialiseerumise ja laiemalt TA ning innovatsioonipoliitika mõjude hindamise tulemusi tuleks hinnata mõningaste reservatsioonidega, kuna TA-asutustega koostööd tegevate ettevõtete majandusnäitajad kasvuniššide lõikes, sh lisandväärtuses, müügitulus, ekspordis ja tööjõukuludes, ei pruugi olla koostöö tulemuseks, vaid selle eelduseks.

OSKA uuring „**Eesti tööturg täna ja homme 2018**“⁶³ annab ülevaate Eesti tööturu olukorrast ning tööjõu- ja sellest tulenevast koolitusvajadusest aastani 2026. Prognoositakse, et töökohtade arv kasvab tehnoloogiaga seotud aladel ning tervishoius ja sotsiaaltöös. Hõive kasvu on oodata ka puidutööstuses, elektroonika- ja elektriseadmete tootmises. Vanuse tõttu tööturult lahkujatest on vaja enim asendada haridustöötajaid, meditsiiniõdesid, hooldustöötajaid, ehituse oskustöötajaid ja mootorsõidukite juhte. Töötajate arvu langust prognoositakse avalikus halduses, jaekaubanduses, põllumajanduses, tekstiili-, rõiva- ja nahatööstuses ning veonduses ja laonduses.

⁶¹ <https://inimareng.ee/eesti-inimarengu-aruanne-20192020.html>

⁶² https://skytte.ut.ee/sites/default/files/skytte/kasvualade_edenemise_uuring_lopparuanne_loplik.pdf

⁶³ https://oska.kutsekoda.ee/wp-content/uploads/2018/12/%C3%9Clevaade_-Eesti-t%C3%B6%C3%B6turg-t%C3%A4na-ja-homme2018.pdf

Tööjõuvajaduse ja -pakkumise prognoosis aastani 2027⁶⁴ tuuakse välja, et noorte arv, kes sisenevad tööturule, on langenud. Samas on järgnevatel aastatel oodata nende mõningast kasvu. Edaspidi tuleks arvestada pensioniea tõstmisega. Hõive vähenemist on oodata põllumajanduses, rõiva-, tekstiili- ja nahatööstuses. Töökohtade kokkutõmbamist eeldatakse avalikus sektoris. Kiireima kasvuga tegevusala on programmeerimine. Hõive kasvu eeldatakse kutse-, teadus- ja tehnikaalases tegevuses, samuti tervishoius ning sotsiaalteenuste osutamises. Kesk- ja kõrgtehnoloogilise tootmise ning teadmistemahukate harude osatähtsus majanduses mõnevõrra suureneb. Tööjõuvajaduse kasv on eelkõige suurema hõivega ametialad: erinevate tegevusalade juhid, mootorsõidukite juhid, loodus- ja tehnikateaduste spetsialistid, äri- ja haldusala spetsialistid, tervishoiu spetsialistid, pedagoogika tippspetsialistid ja ehitustöölised. Kiirest kasvust tulenevalt on suur vajadus info- ja kommunikatsioonitehnoloogia töötajate järele.

Kohaliku kasu instrumentide analüüs (taluvushuvi mõjuanalüüs)⁶⁵ keskmes on ettevõtjate kokkulepped kohalike omavalitsuste ja/või kohalike kogukondadega olukordades, kus ettevõtte tegevusega kaasneb oluline muutus või häiring piirkonnas ja ettevõtja teeb selle tõttu rahalisi makseid või pakub hüvesid kohalikule omavalitsusele või kogukonnale (kohalik kasu). Uuringu põhifookuseks on analüüsida, kuidas võimaldavad kohaliku kasu kokkulepped suurendada taluvushuvi ehk kogukonna ja kohaliku omavalitsuse nõustumist sedalaadi ettevõtlusega. Kohaliku omavalitsuse või kohaliku kogukonna vaates käsitletakse kohalikku rahalist kasu rahalise hüvitisena olulise keskkonnanähtingu või olulise maa-ala, vee-ala või taristu kasutuse muudatuse eest.

Aruandes „**Meetmed regionaalsete töökohtade loomiseks (RegPol112)**“ tuuakse välja ettevõtluse ja regionaalse arengu toetusmeetmete täiendamise ettepanekud ja soovitakse sel teemal olulise tähtsusega riiklike küsimuse algatamist ja käsitlemist Riigikogu täiskogu istungil. Analüüsi põhjal eeldatakse riigisistest territoriaalse arengu erinevuste kasvu jätkumist, mistõttu olukorra muutmiseks soovitakse, et Riigikogu võtaks seadusandjana regionaalsete töökohtade loomisel juhtiva ja ühiskonna eri osapooli konsolideeriva rolli, sh suurendamaks ministeeriumide huvi territoriaalse dimensiooni vastu ning kaasamaks diskussiooni laiemat avalikkust. Probleemina tuuakse välja pealinnavälise ettevõtluse tugisüsteemi ja omavalitsuste vähenenud võimekus, mistõttu riigil napib regionaalse arenduspoliitika teostamiseks motiveeritud ja võimekaid partnereid. Üha olulisemaks konkurentsifaktoriks on saamas teadmised ja innovatsioonisüsteem. Eesti ettevõtluse tugisüsteem tuleb muuta oluliselt teadmismahukamaks ja samas paindlikumaks, selle regionaalne paiknemine ja koosseis peab arvestama kujunevate ettevõtlusklastrite väärtusahelate vajadusi. Töös tuuakse välja, et Põhja- kui ka Ida-Euroopa riigid rakendavad laialdaselt maksuerisusi ja teisi soodustusi soosimaks ettevõtete laienemist või sisenemist valitud sektorisse või regioon, siis võiks ka Eestis neid meetmeid rakendada.

Uuringus „**Riiklike ja maakondlike arengustrateegiate võrdlev analüüs**“⁶⁶ jõutakse järeldusele, et regionaalse aspektiga üleriigilised strateegilised arengudokumendid (RAS, Eesti 2030) seavad eesmärgiks majanduse regionaalse tasakaalustatuse. Regionaalse võrdsuse asemel on eesmärk kompenseerida piirkondlike ebasoodsaid olusid ja vältida piirkondliku ebavõrdsuse negatiivsete tagajärgede kuhjumist. Leitakse, et regionaalarengu strateegia ja üleriigiline planeering Eesti 2030 seavad arengu keskmesse mitmetasandilise valitsemise mudeli, kus olulisel kohal on poliitikavaldkondade ülene koostöö ja eri

⁶⁴ [toojoupognoos_2027_lyhikirjeldus.pdf \(mkm.ee\)](https://www.toojoupognoos_2027_lyhikirjeldus.pdf)

⁶⁵ https://www.riigikantselei.ee/sites/default/files/riigikantselei/strategiaburoo/taluvushuvi_mojuanaluusi_lopparuanne.pdf

⁶⁶ Sepp, V. (2019). Riiklike ja maakondlike arengustrateegiate võrdlev analüüs. Arenguseire Keskus. https://www.riigikogu.ee/wpcms/wp-content/uploads/2019/02/Riiklike-ja-maakondlike-arengustrateegiate-v%C3%B5rdlevanal%C3%BC%C3%BCs_2019.pdf

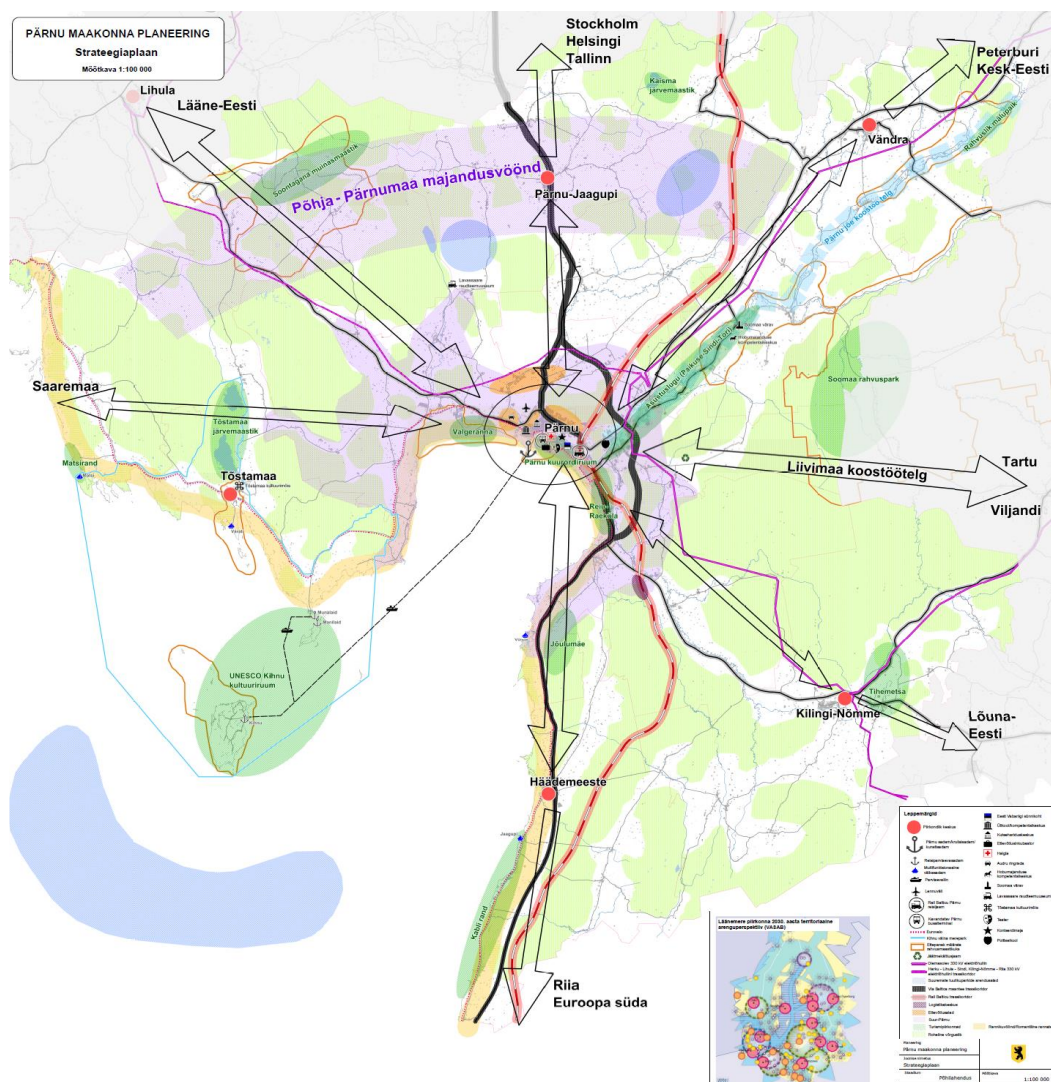
tasandite sidususe tähtsus. Maakondlike arengustrateegiate probleemi- ja eesmärgipüstitus lähtub konkreetse maakonna arengurajast ja -eeldustest.

Pärnu maakonna strategiadokumendid

Pärnu maakonna planeering⁶⁷ Pärnu maakonna planeeringu koostamise eesmärk on maakonna ruumilise arengu põhimõtete ja suundumuste määratlemine aastani 2030+. Pärnumaa visioon 2030: Pärnumaa on Euroopa ühes dünaamilisemas piirkonnas (Läänemere ruumis) paiknev tuntud ja hinnatud regioon, mille edu põhineb haritud, ettevõtlikel, tervist ja elukvaliteeti väärtustavatel elanikel. Maakond on kõrge elukvaliteediga parim paik eneseteostuseks–elamiseks, õppimiseks, töötamiseks, laste kasvatamiseks ja puhkamiseks. Strateegiaplaanis seatakse maakonna arengustrateegia ja kõige olulisemate planeeringuteemade ideede ja ettepanekute ruumiline väljund (joonis 11).

Arendustegevuse eesmärgid seonduvalt ajahorisondiga 2030+. Rahvastikuarengu valdkonnas maakonna elanike arvu stabiliseerumine, kõrgem sündivus, positiivne rändesaldo ja piirkondlikult tasakaalustatud kasv. Sotsiaalarengu valdkonnas kvaliteetne haridus, mitmekülgne kultuurielu, elanike sotsiaalne turvalisus, avaliku võimu demokraatlikkus ja tõhusus ning maakonna avatus ja atraktiivsus. Seatakse sihid, et Pärnumaa on õppiv maakond, Pärnumaa on loov ja tervislik maakond ja Pärnumaa on sotsiaalselt turvaline ja uuenev maakond. Majandusarengu valdkonnas on eesmärk, et Pärnumaal on kõrget lisandväärtust loovad, ekspordipotentsiaali suurendavad ja elanike heaolu tagavad töökohad. Pärnumaa on Eestis parima kuurordimajanduse ja taastusraviga maakond. Keskkonnamuutuste ja tehnilise taristu valdkonnas on eesmärgiks tagada majandus- ja sotsiaalarengut toetavad infrastruktuurid ning keskkonna ökoloogiline puhtus. Pärnumaa on loodust hoidev maakond ja Pärnumaa on kaasaegsete transpordi- ja kommunikatsiooniühendustega maakond.

⁶⁷ <https://maakonnaplaneering.ee/142>



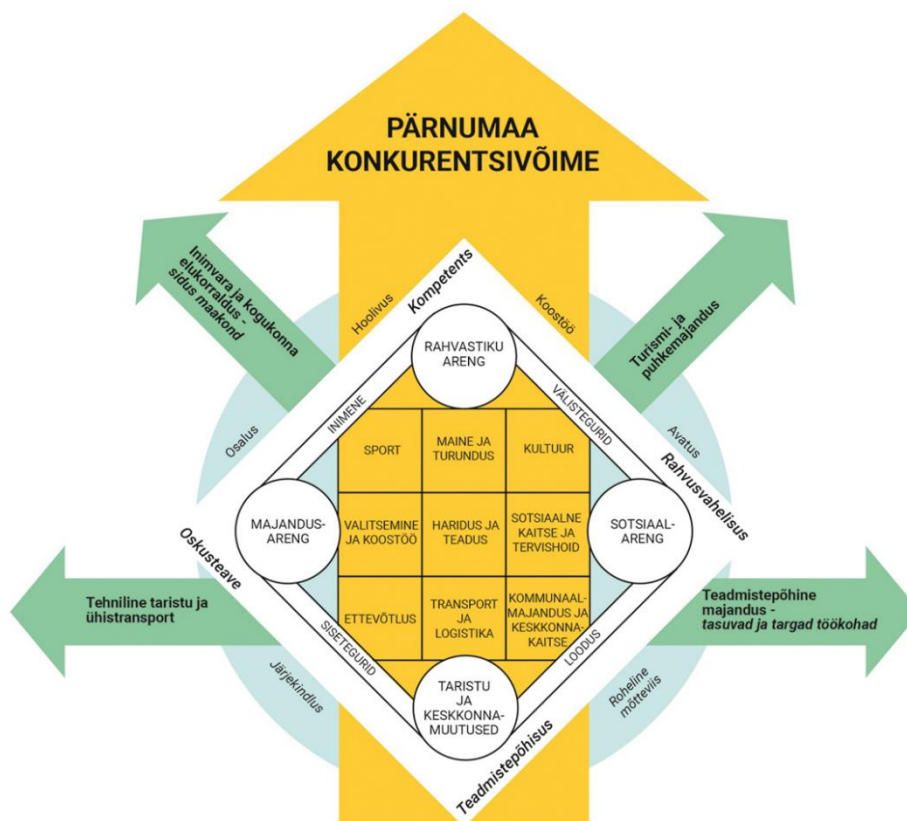
Joonis 11. Pärnu maakonnaplaneeringu kaart

Pärnumaa ambitsioonidest ja teemavaldkondade analüüsist on maakonna perspektiivses arengus esile tõstetud neli peamist strateegilist läbimurdesuunda (joonis 12). Nendeks on teadmispõhine majandus – targad ja tasuvad töökohad, teiseks Pärnu linna ja kogu maakonna tugev eripära – turismi- ja puhkemajandus. Kolmandaks inimvara ja kogukonna elukorraldus – sidus maakond ja neljandaks tehniline taristu ja ühistransport, mis on vajalik eespool toodud kolme suuna edukaks realiseerimiseks.

Arengustrateegias „Pärnumaa 2035+“⁶⁸ visioonis tuuakse esile, et Pärnumaa edu põhineb haritud, ettevõtlikel, tervist ja elukvaliteeti väärtustavatel elanikel. Pärnu maakond on kõrge elukvaliteediga parim paik eneseteostuseks - elamiseks, õppimiseks, töötamiseks, laste kasvatamiseks ja puhkamiseks. Visiooni toetavad väärtused: avatus, hoolivus, järjekindlus, kogukondlik eluviis, koostöö, osalus, roheline mõtteviis ja vabatahtlik tegevus. Pärnumaa tugevustena tuuakse välja asukoht Tallinn - Riia arenguteljel ja toimiv taristu, mainekat kuurordi- ja puhkemajandust, hariduse omandamise võimalusi, puhast looduskeskonda ja loodusressursse, mitmekesist majandusstruktuuri ja ettevõtlikkust, elanikkonna sidusus ja pikaajalisi koostöökogemusi ja põlismaakonna tugevat identiteeti. Nõrkusena nähakse elanike arvu vähenemist ja

⁶⁸ <https://pol.parnumaa.ee/content/editor/files/P%C3%A4rnumaa%20arengustrateegia%2001.01.2019.pdf>

vananemist. Eraldi on strateegias toodud rahvastikuarengu eesmärk - maakonna elanike arvu stabiliseerumine, praegusest kõrgem sündivus ja positiivne rändesaldo. Pärnu maakonna visioon on jõuda 100 000 elanikuni.



Joonis 12. Arengustrateegia „Pärnumaa 2035+“ arengumudel. Allikas: Arengustrateegia „Pärnumaa 2035+“

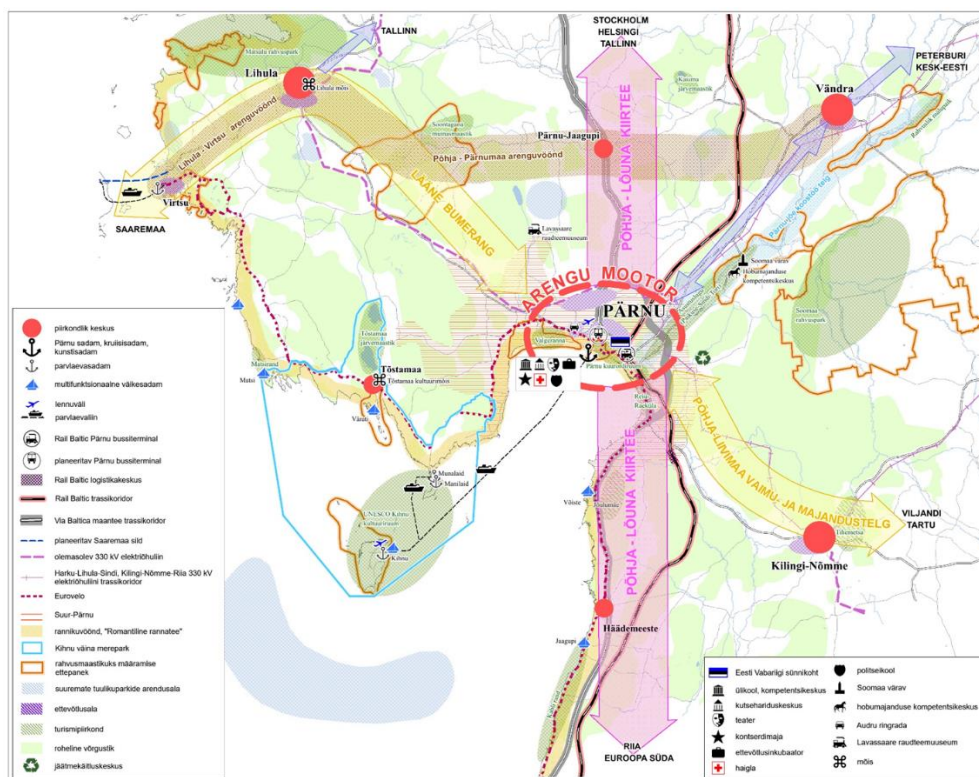
Veel on nõrkusteks avalike teenuste ebaühtlane kättesaadavus ja kvaliteet, madal asustustihedus, piirkondade eraldatus ja pikad vahemaad keskuste vahel, ruumiline tasakaalustamatus, mis väljendub maakonna äärealade arengutaseme mahajäämuses ja ebaühtlases majandusstruktuuris ning tulubaasis kohalike omavalitsuste lõikes. Arengustrateegias, vastavuses Pärnu maakonnaplaneeringuga, on kesksed neli läbimurdesuunda.

Majanduse läbimurdesuuna prioriteediks vaadeldaval perioodil on kestliku ja koostöövõimelise ettevõtluskeskkonna kujundamine, maakonna konkurentsivõime tõstmine ning majanduse edasist arengut pärssiva tööjõuprobleemi leevendamine. Märksõnadeks on regionaalset innovatsiooni toetava ettevõtluse arengukiirendi ellurakendamine, biomajanduse ja taastuvenergeetika kompetentsikeskuse loomine, noorte ettevõtlikkuse ja ettevõtlusteadlikkuse kasvatamine ning tööjõu ettevalmistamine maakonna ettevõtete vajadustega haakuva tehnilise ja infotehnoloogia alase hariduse parema kättesaadavuse kaudu. Ka strateegia seireaurandest nähtub, et maakonna konkurentsivõime ja kestliku sotsiaalmajandusliku arengu tagamiseks tuleb keskenduda tasuvate ja teadmispõhiste töökohtade loomisele ning ettevõtete võimekuse kasvatamisele, mis tagaks tõusu globaalsetes väärtusahelates. Vaja on kriitilist massi atraktiivseid tööandjaid, ettevõtluse infrastruktuuri ja tugisüsteemide edasiarendamist ning nutikat spetsialiseerumist ettevõtete ning teadus- ja haridussektori koostoimes.

Turismi- ja puhkemajanduse läbimurdesuuna fookuses on teenuste parem kättesaadavus, sihtturgude laiendamine, aastaringsete turismitoodete jätkuv arendamine, kohaliku toidu väärtustamine ja stabiilselt kõrge turismiteenuste kvaliteedi tagamine ning TÜ Pärnu kolledži rolli suurenemine turismivaldkonna kompetentsikeskusena.

Inimvara ja kogukonna elukorraldus – sidus maakond läbimurdesuuna puhul on suurim tähtsus järgmistel märksõnadel: ohutu ja turvaline elukeskkond, aktiivne kodanikuühiskond, kolledži arenguhüpe, kvaliteetne kutse- ja gümnaasiumiharidus, korrastatud koolivõrk, tugevad omavalitsused, maakonna identiteedi hoidmine ja koostöö, Pärnu Haigla konkurentsivõime, mitmekülgne kultuurielu, maakonna kultuuripärand ja selle säilimine.

Tehniline taristu ja ühistransport läbimurdesuuna puhul on prioriteediks kaasaegsete transpordi- ja telekommunikatsiooniühenduste arendamine käsikäes looduskeskkonna hoidmisega. Olulisteks märksõnadeks on looduskeskkonna väärtustamine, Rail Baltica, Via Baltica, Pärnu lennujaam, valdkonna parimaid teenuseid pakkuv ühistransport, ühendused saartega, Pärnu uus sild ja moodne infoühiskond. „Pärnumaa 2035+“ ruumiline väljund kajastub strateegiaplaanis (joonis 13).



Joonis 13. Pärnumaa 2035+ strateegiaplaan (Allikas Arengustrateegia „Pärnumaa 2035+“)

Selles esitatakse olulisim ideestik maakonnaplaneeringust ja arengustrateegiast, mida täiendati peale haldusreformiga ühinenud endise Läänemaa osaga (varasemad Hanila ja Lihula vallad).

Strateegiaplaanis esitatakse Pärnumaa olulisemad arengukoridorid, milleks on „Põhja-lõuna kiirtee“ (rahvusvahelised kiired ühendused RB, VB ja lennujaama kaudu), „Pärnu-Viljandi-Tartu vaimutelg“ (Tallinna arengut tasakaalustav teaduse ja kultuuritee), „Põhja-Pärnumaa majandusruum“ (maakonna

paremaks sidustamiseks Vändra – Pärnu-Jaagupi – Lihula – Virtsu suunal) ja „Lääne bumerang“ (uute arenguvõimaluste avamine Saaremaa – Virtsu – Lihula – Pärnu kaasamisel). Lisaks kajastab strateegiaplaan ruumiliselt Pärnu olulisust regiooni keskusena ja arengumootorina ning järgmise tasandi keskuste Lihula, Vändra ja Kilingi-Nõmme tähtsust maakonna arengu tasakaalustamisel ja kohaliku elu edendamisel.

Arengustrateegia osaks on tegevuskava 2019-2023(25). Tänapäevaks on uuendatud tegevuskava 2020-2024(25)⁶⁹ ja viidud läbi arengustrateegia „Pärnumaa 2035+“ tegevuskava 2019-2023(25) põhjalik seireülevaade⁷⁰ ja seire läbimurdesuundade lõikes⁷¹.

Pärnu linnapiirkonna jätkusuutliku arengu strateegia 2014-2020⁷² koosneb kolmest erinevast teemablokist: linnapiirkonna rahvastik ja sotsiaalvaldkond; linnapiirkonna majandus ning linnapiirkonna keskkonnaseisund ja transport. Iga teema kohta antakse dokumendis olukorra ülevaade ja kokkuvõtlik analüüs. Analüüsile tuginedes on välja toodud valdkondade väljakutsed, millega tulevikusihtide seadmisel tuleb silmitsi seista ning võimalused, mida arendustegevuse käigus saab ära kasutada. Jätkusuutliku arengu all peetakse silmas protsesse, tänu millele linnapiirkonna elanikkond püsib elujõuline: tööeline elanikkond suudab probleemideta kasvatada lapsi ning hoolitseda eakate eest, elanikkonna tegevus toimub elukeskkonda hoidval moel.

Pärnumaa turismistrateegias aastani 2030⁷³ rõhutatakse Pärnu linna ja maakonna terviklikku käsitlust. Üha olulisemaks saavad siseturistid, lähipiirkonnad, vastutustundlik turism, turvalisus, lühem reisi planeerimise ja ostmise aeg ning digikanalid ostmisel. Väljakutseteks on parem Pärnumaa turismiinfo, mõjusam digiturundus, parem teenuste tase, suurem atraktiivsus ja külastajate arv madalhooajal, rohepöörde rakendamine säästva turismi viljelemisel ning maakondlik turismitegevuse juhtimine. Külastajate arvu poolest soovitakse 2022. aastaks jõuda 2019. aasta tasemele, mil Pärnumaad külastas 450 tuhat turisti ja kes tegid maakonnas 925 tuhat ööbimist. Külastustest on jäänud perioodi mai-august ca 50% külastajate koguarvust. Peamise sihtturuna nähakse jätkuvalt Läti ja soome turiste. Enam soovitakse võtta fookusse Leedu. Prognoositakse, et turistide vanus nooreneb, väheneb grupi- ja suureneb individuaalturism. Rõhutatakse lennu-, rongi- ja mereühenduste arendamist. Suurt potentsiaali nähakse turismi arendamiseks nii puhkuse-, tervise-, looduse-, kultuuri- kui heaoluturistile. Madalhooajal tõsta lisafookusse konverentside ja messide korraldamine ning hobiturism. Pärnumaal on näiteks Baltimaade suurim kogupere teemapark Lottemaa, Romantiline Rannatee, Soomaa, Pärnu Bay Golf Links jt külastuse sihtkohad.

Matsalu turismipiirkonna arengukava 2021-2025⁷⁴ piirkonnaks on Lääneranna vald. Soov, et aastal 2025+ on Matsalu turismipiirkond terviklikult toimiv, rahvusvaheliselt tunnustatud, ühtse koostöö ja omanäolise identiteediga säästvat turismi edendav piirkond pakkudes loodus- ja kultuuripärandit hindavatele sise- ning välisturistidele mitmekülgset ja kvaliteetset külastuskogemust. Piirkonna tugevuseks peetakse loodust, mis on oluliseks sisendiks (loodus)turismitoodete arendamisele. Kuigi

⁶⁹ <https://parnumaa.ee/wp-content/uploads/2020/04/Lisa-2-tegevuskava-t%C3%A4iendused-03.04.20.pdf>

⁷⁰ <https://parnumaa.ee/wp-content/uploads/2020/04/Seirearuanne-03.04.20.pdf>

⁷¹ <https://parnumaa.ee/wp-content/uploads/2020/04/Lisa-1-tegevuskava-seire-03.04.20.pdf>

⁷² https://parnu.ee/failid/arengukavad/P2rnu_linnapiirkonna_arengustrateegia.pdf

⁷³ https://parnu.ee/failid/arengukavad/P2rnu_turismistrateegia2025.pdf

⁷⁴

https://www.laanerannavald.ee/documents/16319726/17865713/matsalu_turismipiirkonna_ak_2021_2025_2020_0513.pdf/4b8d5095-8166-431e-bb49-01b765a42181

piirkond asub väljaspool suuremaid turismimarsruute, on ta samas piisavalt lähedal Eesti turismisihtkohtadele (Pärnu, Haapsalu, Tallinn). Takistuseks on piirkonna ligipääsetavus ja atraktiivsus linnaturistile. Piirkonnal on potentsiaali võtta külalisi vastu aastaringselt. Piirkonnas on rikkalik ajalugu ja pärandkultuur, kuid enamus ajaloo- ja kultuuriobjekte (nt kirikud, mõisad) on endiselt kehvast seisust. Üha enam pööratakse turismiteenuste arendamisel tähelepanu kohalikele toorainetele. Piirkonnas on mitmeid mahepõllumajanduse ettevõtteid. Kohalike elanike, ettevõtjate ja muude organisatsioonide teadlikkus kohalikest toodetest on järsult tõusnud. Matsalu rahvusparki peamiseks sihtrühmadeks on linnuvaatlejad, loodushuvilised, loodusfotograafid, kooligrupid, pered ja muud puhkajad. Aastas ligikaudu 53 tuhat külastust.

Soomaa rahvusparki turismipiirkonna säästva arengu strateegias 2020-2025⁷⁵ püstitatakse eesmärgid soodustada Soomaa piirkonna jätkusuutliku turismi arengut ja seeläbi aidata kaasa looduskaitse eesmärkide saavutamisele. Strateegia aluseks on siht säilitada piirkonna loodus- ja kultuuripärandit. Strateegia hindab turismipiirkonna hetkeolukorda ja loob tulevikuvisioni, toetab riikliku turismiarenduskava eesmärkide täitmist, arvestab turismiasjaliste huvidega ning turismi- ja puhkemajanduse korraldamisega kaasneva sotsiaalse ja majandusliku mõjuga. Pärnumaalt on parki aladeks Tori, Põhja-Pärnumaa, Pärnu linna Paikuse osavald. Soomaa rahvuspark on alates 1997. aastast RAMSARi ala, st rahvusvahelise tähtsusega märgalade nimekirjas. 2004. aastast kuulub rahvuspark linnu- ja loodusala üle-euroopalise tähtsusega Natura 2000 võrgustikku. Samuti on ala BirdLife Internationali poolt aktsepteeritud rahvusvahelise tähtsusega linnuala (väärtustatud liigid on rukkirääk, väikeluik, sookurg ja kaljukotkas). Soomaa rahvusparki turismipiirkonna turismiasjaliste üheks eesmärgiks on ühineda EUROPARC Föderatsiooniga. Visioonina on püstitatud, et aastal 2025 tegutseb Soomaa turismipiirkonnas aktiivne, avatud ja hooliv kogukond. Piirkonnas on kohalike elanike ja külastajate vajadusi arvestav taristu ja ühistranspordi võrgustik. Siin pakutakse mitmekesiseid, unikaalseid, looduskeskkonda väärtustavaid külastusteenuseid ning kohalikke tooteid. Kogukonna, rahvusparki ning turismivaldkonna tugipunktina toimib hästi välja arendatud külastuskeskuste ja infopunktide võrgustik. Soomaa on atraktiivne ja tunnustatud kultuuri- ning loodusturismi sihtkoht Euroopas. Nii soomaalased kui ka külalised on Soomaa kirglikud saadikud.

Kohalike omavalitsuste arengukavad

Pärnu linna arengukavas aastani 2035⁷⁶ tuuakse välja, et soovitakse luua konkurentsivõimeline elukeskkond. Pärnule on omane looduslähedus ja elukeskkonna mitmekesisus. Rikkalik looduslik eeliseisund ja geopoliitiline asend on Pärnule andnud arengueeldused ning muutnud linna atraktiivseks nii elanikele kui külalistele. Pärnu on pikaajaliste traditsioonidega rahvusvaheliselt tuntud ja kõrgelt hinnatud kuurortlinn, mille suurim väärtus on ajalooliselt kujunenud rikkalik ja mitmekesine looduskeskkond. Pärnu trump on inimsõbralik, hästi toimiv ja atraktiivne elukeskkond, mille keskmeks on elav ja kompaktne ajalooline linnasüda. Piirkonna ettevõtted, sealhulgas edukas turismi- ja kasvav tööstussektor, panustavad töökohtade loomisesse ning on aktiivsed kaasarääkijad Pärnu linna kui terviku arendamisel. Visiooni täitmiseks peetakse ennetähtaegselt hoida looduskeskkonda ja ühendada seda parimal moel linnaruumiga, kasutada rongi- ja lennuliiklusest tulenevaid kiireid ühendusvõimalusi, teha kõik selleks, et Pärnus oleks hea elada.

Ettevõtluskeskkonna all märgitakse, et Pärnu on suurim turismimagnet kodu- ja välismaal, on ajalooline spaatraditsioon koos nimekate ja kõrgelt hinnatud tervisekeskustega. Võrreldes teiste Eesti linnadega töötab lähedus Tallinna ja Riiga Pärnu jaoks eelisena, mis toob siia külalisi ning täidab sellega äriiniisi ka

⁷⁵ <https://drive.google.com/file/d/1T3mh0Van6pkWVAtNWl3gB-yONL-462pV/view>

⁷⁶ <https://www.riigiteataja.ee/aktiivne/4241/1202/0020/Arengukava%202021.pdf>

väljaspool kõrghooaega. Sellest hoolimata on eluliselt oluline elavdada muud liiki ettevõtlust, millest sõltub kogu linna areng. Eelistame ettevõtlust, mis vähendab sesoonsust, ja toetame uusi investoreid, kes toovad Pärnusse ennekoike nn tarku töökohti. Ettevõtluse mitmekesistamise ühe magnetina kasutame ära olukorda, et Pärnu on RB raudteetrassil.

Tori valla arengukavas 2030 (tööversioon)⁷⁷ on seatud eesmärgiks areneda vald eelistatuimaks elukohaks Pärnumaal. Selleks kujunda ligitõmbav elukeskkond mugavalt kasutatavate teenuste ja aktiivse kogukondliku toimimisega. Soovitakse teha kõik selleks, et Tori vallas oleks hea elada ja mugav kasutada Pärnu linna lähedusega kaasnevaid eeliseid. Ligitõmbav elukeskkond muudab ettevõtjatele lihtsamaks töötajate leidmise vallas nii kohalike ettevõtete arendamiseks kui kaugtööks. Lisanduvad ettevõtlikud elanikud toovad valda uusi kohapealsete teenuste kasutajaid ja aitavad luua uusi töökohti. RB ei leia märkimist.

Häädemeeste valla arengukavas 2021-2026 (eelnoõu)⁷⁸ seatakse keskseks eesmärgiks valla elanike heaolu ja Häädemeeste valla konkurentsivõime. Visiooniks seatakse, et Häädemeeste vald on tegusa elanikkonnaga, ettevõtlikust, elukeskkonda ja kultuuripärandit väärtustav hea mainega vald. Häädemeeste valda mõjutavates välisteguritest tuuakse venitatud kuju piki mereranda, mille üks osa on seotud Pärnu linna lähedusega ja teine Läti Vabariigi riigipiiriga. Oluline osa vallast kuulub seega funktsionaalsete sidemete alusel Pärnu linnaregiooni, mis tähendab, et suur osa Häädemeeste valla elanikest käib tööl, tarbib teenuseid ja ostab kaupu ning osaliselt käib ka koolis Pärnu linnas ning tajub end elavat Pärnu linna servas, mitte maalise eluviisiga vallas. Tuuakse välja, et üheks tähtsamaks ettevõtluse tulevikualaks on vallas kindlasti turism, eriti loodusturism ja puhkemajandus. Viimastel aastatel on järjest enam hakatud rõhutama senist mere ja mereranna kui ressursi vähest kasutamist puhketegevusteks, nii kohalike elanike virgestuseks kui väljastpoolt saabuvate turistide valda meelitamiseks ja teenindamiseks. Sellist arengut soodustab valda läbib riikliku tähtsusega Eesti üks olulisim maantee- Via Baltica. Samuti asjaolu, et valla territooriumist on suur osa looduskaitseliste piirangutega. RB ei leia märkimist.

Lääneranna valla arengukavas 2018-2028⁷⁹ tuuakse esile, et vajalik on pidev ja sihipärane tegevus valla elanike arvu suurendamiseks, valla tulubaasi laiendamiseks ja kohaliku ettevõtluse arenemise toetuseks. Säilitada tuleb Lääneranna valla geograafiale, ajaloolle, pärimustele, kultuuriloole ja tavadele tuginev eripära ning sellele tuginedes luua omanäoline, mugav ja ligitõmbav elukeskkond. Lääneranna vallas on võimalused mitmekülgeks ja jätkusuutlikuks ettevõtluseks. RB ei leia märkimist.

Põhja-Pärnumaa valla arengukavas aastani 2030 (eelnoõu)⁸⁰ püstitatakse visioon, et vald on arenev, turvaline, ettevõtlust ja ettevõtlikkust ning inimest väärtustav ja toetav. Majandusvaldkonna peetakse tugevuseks mitmekülgsed ja soodsad ettevõtluskeskkonda, sh pikaajalise ettevõtluskogemusega kohalikud ettevõtjad ning tõmbekeskustega head transpordiühendust. Samuti valla keskuste taristu hea seisukorda, sh hea elukeskkond kodu rajamiseks. Vallas on ilus ja mitmekülgne loodus ning tuntud turismiobjektid.

⁷⁷

<https://www.torivald.ee/documents/17490539/18311732/Tori+valla+AK+kuni+2035+ ++9.09.2021.pdf/c8b7ed08-d50c-4174-87af-6045082b7a3f>

⁷⁸

<https://haademeestevald.kovtp.ee/documents/18025003/29624852/Lisa+1+H%C3%A4%C3%A4demeeste+valla+a+rengukava+2020+-2025+%281%29.pdf/b6ff3a28-6a38-46d5-ab57-7811481500ab>

⁷⁹ <https://www.riigiteataja.ee/aktiis/4061/0201/8004/arengukava.pdf#>

⁸⁰ <https://atp.amphora.ee/pparnumaavv/index.aspx?o=908&o2=16268&u=-1&hdr=hp&tbs=cas&itm=274443&pageSize=20&page=1>

Nõrkuseks peetakse kvalifitseeritud tööjõupuudust, inimeste passiivsust ettevõtluseks ja suurettevõtjate vähest huvi piirkonna vastu. Märgitakse soovi Via Baltica ja Rail Baltica arendusega tekkivate võimaluste kasutamiseks.

Saarde valla arengukava⁸¹ ja eelarvestrateegia aastateks 2018-2028 (eelnõu)⁸² toob visioonina välja, et Saarde vallas on kõik võimalused õnnelikuks eluks. Koos tegutsedes on loodud elanike eneseteostust võimaldav majanduskeskkond, arengut toetav haridusruum ja tervist tugevdav elukeskkond. Strateegiliste eesmärkidena seatakse Saarde vallas elava inimese väärtustamine, elukeskkonda toetava taristu kaasajastamine ning looduskeskkonna väärtustamine. RB ehitusega seoses nähakse, et materjalide vedu toob siinsetele teedele suure raskeveokite lisakoormuse.

Kihnu valla arengukavas 2017-2025⁸³ seatakse visioon, et Kihnu on ettevõtliku ja elujõulise püsielanikkonnaga omanäolist loodust, kultuuri järjepidevust ja traditsioonilist elulaadi alalhoidev külalislahke ja iseseisev saarvald. Keskendutakse traditsioonilistele tegevusaladele: kalandus, põllumajandus, käsitöö ja muudele arengut soodustavatele tegevusaladele, nagu turism, tootmis- ja teenindusvaldkonnad. Kihnu kuulub UNESCO suulise ja vaimse pärandi maailmanimekirja. RB ei leia märkimist.

Pärnumaa uuringud- ja analüüsid

Aruandes „**Rail Baltica trassikoridori koostalitlusvõime võimalused teiste logistikakanalitega**“⁸⁴ hinnatakse RB täiendavaid potentsiaalseid kaubaveomahtusid seoses tema ühendumisega teiste logistikakanalitega. Esitatakse kolm plokki: 1) raudteetranspordi konkurentsivõimega teiste transpordiliikidega (maantee ja meretransport) ja seda pikemas ajaperspektiivis mõjutama hakata võivad tegurid; 2) veomahud, mis võivad hakata olema tulevikus RB-le kättesaadavad Aadria mere suunalt seoses Aadria logistilise koridori moderniseerimisega. Peetakse silmas mitte ainult Euroopa siseseid veoseid, aga ka kaupa, mis võib liikuda Aasiast läbi Suessi kanali Aadria mere sadamatesse ja sealt edasi põhja poole; 3) kaubamahu orienteeruva suuruse määratlemisega, mis võib tekkida seoses täiendavate, eelkõige tööstuslike investeeringutega, mis võivad lisanduda tänu paranenud transpordivõimalustele RB arengukoridori.

Tõdetakse, et võrreldes olemasolevate raudteedega saab RB pakkuda kvalitatiivselt paremaid võimalusi kaupade edasitoimetamiseks, seda tänu nii modernsele tehnoloogiale kui ühise koridori põhimõtte rakendamisele, mis tähendab, et riigipiirid ei hakka tulevikus enam kaupade liikumist pidurdama. See tähendab võimalusi haarata endale kaupu, mille veoks on seni kasutatud mere- või maanteetransporti, nii eksport-import kui transiitkaupa (kasvutsükkel). Peale RB käivitumist on selle veokanali konkurentsivõime võrreldes mere- ja autotranspordiga suhteliselt kõrge, lahtine on aga küsimus sellest kui pikalt saavutatud konkurentsieelised säilivad. Ka maantee- ja meretranspordis toimub tehnoloogiline areng, võivad ilmuda uut tüüpi lahendused (näiteks isesõitvad autod), pilti võib muuta ühtede kütuste asendumine teistega jne.

⁸¹ https://www.riigiteataja.ee/akt/4271/1202/0018/M_28_Lisa.pdf#

⁸² <https://www.riigiteataja.ee/akt/424102018073>

⁸³ <https://www.riigiteataja.ee/akt/4060/4201/7035/Lisa.pdf#>

⁸⁴ Terk, E., Saar, I., Keskaik, A., Hunt, T. (2019). Rail Baltica trassikoridori koostalitlusvõime võimalused teiste logistikakanalitega. Aruanne. <https://rbestonia.ee/wp-content/uploads/2019/06/Rail-Baltica-trassikoridori-koostalitlusv%C3%B5ime-v%C3%B5imalused-teiste-logistikakanalitega.pdf>

RB konkurentsivõime kaubaveol teiste transpordiliikidega võrreldes sõltub sellest kui suureks osutub see veoste osakaal, mille puhul on kaubasaatjale kaasaegse (st praegusest modernsema) raudtee kui transpordiliigi poolt pakutav veohinna ja kiiruse kombinatsioon sobilik ja sellest kui suure osa sellest potentsiaalsest veomahust suudab RB haarata. Ekspertiis näitas, et perioodil 2030–2050, trendid on raudteetranspordile ja RB-le tõenäoliselt soodsad. Ei autokaubaveo ega mereveo puhul ei ole ekspertide arvates pikas perspektiivis ette näha veohinna alanemist, autokaubaveol prognoositakse pigem selle tõusu. Ka raudteevedude puhul tuleb arvestada sisendhindade (kütus, liiklusvahend, palgad) tõusuga, teised võistlevad transpordiliigid on aga taolise hinnatõusu suhtes raudteetranspordist veelgi tundlikumad. Pole ette näha ka seda, et teiste 26 transpordiliikide puhul vaadeldaval perioodil keskmine liikumiskiirus oluliselt suureneks või vähemalt, et ta suureneks oluliselt enam kui RB-l. Kõikide analüüsitud transpordiliikide puhul on vaadeldaval perioodil olemas oma võimalused mille abil püüda alandada veohinda või vähemalt aidata veohinna objektiivsetel põhjustel toimuvat tõusu pidurdada. Ekspertiisi tulemustele tuginedes võib väita, et kaasaegse raudtee edasise efektiivsuse tõstmisel ei ole need tõenäoliselt väiksemad kui vaadeldaval kahel konkureerival veoviisil. Määramatusteks, millega RB peaks arvestama, on eelkõige võimalus, et kaubaveo struktuur võib osutuda tulevikus raudteetranspordi jaoks ebasoodsamaks ja et konkureerivate transpordiliikide osas võivad mõned tehnoloogilised läbimurded toimuda varem kui seda praegu eeldatakse. Antud ekspertiisis osalenud autotranspordi ja meretranspordi ekspertide hinnangute järgi ei pruugi see oht olla eriti suur, arvestada sellega aga siiski tuleks.

RBga kaasuva potentsiaali ärakasutamine Pärnu jaoks oluliste ettevõtlusalade ühendamisel läbiviidud uuring⁸⁵ selgitab optimaalseima transpordikoridori, mis võtab võrdselt arvesse nii sotsiaalmajanduslikke kui ka looduskeskkonna vajadusi ning koridoris hõlmataivate objektide toimimise iseloomu, teenindusareaali ja tulevikupotentsiaali. Transpordikoridori kavandamisel arvestati nii olemasolevat kui perspektiivset maakasutust, objektide kasutustihedust ning teede ja raudteede tehnilisi nõudeid. Kohalikuks spetsiifikaks on lai jõgi läbi linnastu. See annab võimaluse luua linnaruumi efektseid vaateid, jalg- ja kergliiklusteid jõekaldal. Teiselt poolt tükeldab jõgi linnaruumi. Piiratud hulk ülepääse koondab endasse transpordi ja loob suure liikluskooormuse koos kõigi kaasnevate tagajärgedega. Planeeritavad uud sillad Pärnus ja Pärnu lähedal peaks seda koormust jaotama ja viima transiidi linnast eemale. Konkreetseid kasutamismõimalusi vaadeldakse jõelõikude kaupa.

Pärnu maakonna planeeringut täpsustav teemaplaneeringuga „Pärnu jõe ja kaldaala ruumilise arengu perspektiiv ja seosed mereplaneeringuga⁸⁶ soovitakse selgust, kas teemaplaneeringuga ette nähtud ülesannete täitmisel võib eeldatavalt kaasneda oluline ebasoodne keskkonnamõju. Pärnu jõe alamjooksu ja selle lähiala all mõistetakse piirkonda jõe suudmest Kurgjani. Planeeringualasse on haaratud jõe kaldaalad Pärnu linnas ning Tori ja Põhja-Pärnumaa vallas. Pärnu jõgi kuulub Pärnu jõe loodusalana Natura 2000 võrgustiku alade hulka. Järeldustes on toodud välja, et teemaplaneeringuga kavandatava tegevuse eeldatav mõju planeeringuala jõgede alamjooksudele ja nende kallastele on kokkuvõttes positiivne, sest teemaplaneering aitab täpsustada ja korrastada Pärnu, Sauga ja Reiu jõgede ja kallastega seotud tegevused vastavalt piirkonna looduslikele, kultuurilistele ja sotsiaal-majanduslikele eeldustele. Negatiivset mõju ei saa välistada loodusladega kattuvatele kaitstavatele aladele: Pärnu jõe hoiuala, Reiu jõe hoiuala, Pärnu rannaniidu looduskaitseala ja Tori põrgu. Kuna teemaplaneeringuga on kavas luua

⁸⁵ Pärnu multimodaalse transpordikoridori uuring. Rail Balticu Pärnu kaubajaama, lennujaama, Loode-Pärnu ja Niidu tööstusalasid ning Pärnu kaubasadamat ühendav transpordikoridor. Skepast ja Puhkim OÜ.

<https://gis.skpk.ee/portal/apps/Cascade/index.html?appid=32d2f953d600406eacae6be661084d33>

⁸⁶

https://maakonnplaneering.ee/documents/2845826/29406423/Parnu_joe_TP_KSH_EH_20201106.pdf/2044407a-f896-494c-b4f0-c92825dc40e8

piirkonna elanikele kvaliteetsem elukeskkond, siis on planeeringu mõju asustusele ja rahvastikule eeldatavasti positiivne. Piirkonna ruumilise arengu põhimõtete ja põhisuundade määratlemine, prioriteetide täpsustamine, maa- ja veealade kasutamistingimuste määratlemine, sotsiaalse ja tehnilise taristu (olulisemate objektide) asukoha määramine annab nii maaomanikele kui ka elanikele teatud kindlustunde. Elukeskkonna atraktiivsuse tõstmine läbi looduskeskkonna ja/või asutusstruktuuri väärtustamise, aga ka sotsiaalse ja tehnilise taristu arendamise kaudu, avaldab positiivset mõju ka varale. Kuna teemaplaneering loob eeldused ettevõtluse arendamiseks, siis on mõju ettevõtluskeskkonnale eeldatavalt positiivne (nt ettevõtlust soosiva ja kvaliteetset avaliku ruumi maa-ala määramine).

Uuring „**Transport ja liikuvus Pärnu jõel ning nende seotus merega**“⁸⁷ hõlmab Pärnu linna ja maapiirkond algab Sindi linnast ülesvoolu. Analüüs näitab, et majanduses ja liikuvuses on põhiaktiivsus Pärnu jõe merepoolses otsas. Väljapääs merele on kriitilise tähtsusega jõe majandamisel. Siin on Pärnu kaubasadam, kruisikai, jahisadam, sammuti Japsi kalasadam. Talvesadam ja jahtklubi võimaldavad hoida aluseid talveajal. Jõe ülespoole kasutuselevõttu piiravad Kesklinna ja Siimu sillad, mis sulevad kõrgematele alustele pääsu ülesvoolu. Tõdetakse, et Pärnu jõe majanduslik tähtsus hakkab tulevikus liikumist ja liikumisvajadusi arvestades muutuma. Ettepanek on nimetada Tori ja Vihtra-Suurejõe-Kurgja jõemaastikud Eesti rahvusmaastikeks⁸⁸.

Pärnu jõe kasutusvõimaluste uuring⁸⁹ selgitab Pärnu jõe kasutusvõimalused Pärnu linna, Tori ja Põhja-Pärnumaa valdade territooriumitel pärast Sindi paisu likvideerimist. Pärnu jõgi lõigus Tarbja paisust suubumiseni merre on kantud lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistusse. Vesiviljeluse tootmisettevõtted (seisuga 08.03.2018) Pärnu jõe läheduses puuduvad. Küll aga asub Sindis kalakasvatus. Pärnu jõgi pakub võimalusi turismi- ja puhkemajanduse arendamiseks.

Uuringus "Edela-Eesti asustuse elujõu säilitamine"⁹⁰ analüüsitakse kuivõrd ja kuidas on toimunud asustuse kahanemine viimase 25 aasta jooksul Viljandi ja Pärnu maakonnas väljaspool maakonnakeskusi ja Sindi linna. Samuti hinnata asulate toimimist ja seoseid tagamaaga ning tuua välja kõige probleemsemad ja potentsiaalselt arendatavad asulad. Tulemustele toetudes soovitatakse linnalähedastel aladel vältida liigsuurte uusasumite teket. Pigem suunata linnalähedastel aladel uusasustus kohalike keskuste tugevdamiseks (kontsentiline areng ümber endise tiheasustuse) või asulate vaheliste sidemete tugevdamisele (piki teid sektoraalne ruumiline areng). Haja-asustus vajab eelkõige läbitavaid teid ja sidet. Haja-asulatesse tasub investeerida, sest nende seas on piisavalt kasvanud ja elujõulisi asulaid. Sellele aitaks kaasa piirangute (ehituskeelukohad) leevendamine – et elanikud saaksid ehitada uusi hooneid siseveekogude äärde (v.a. planeeritud avalik ruum). Kohalike keskuste puhul elujõulisuse tagamiseks ei ole esmaste sammudena vaja mõelda töökohtadest ega ka mitte teenustest (iga hinna eest kohalhoidmisest), vaid väljanägemisest – osana atraktiivsest elukeskkonnast eemal suurematest linnadest, samas siiski suuremate linnade kui majanduskeskustega ühendustest.

⁸⁷

https://maakonnaplaneering.ee/documents/2845826/30559992/P%C3%A4rnu_j%C3%B5e_liikuvusuuring_aruann_e1.pdf/48ad5313-1bab-4f51-a720-ee7c1a52ec0f

⁸⁸ Pärnu maakonna planeering, 2018.

<https://maakonnaplaneering.ee/documents/2845826/19122810/P%C3%A4rnu+maakonna+planeeringu+seletuskiri.pdf/42636ca5-d00a-4cc2-8ce2-ac8a96134bda>

⁸⁹

<https://maakonnaplaneering.ee/documents/2845826/24169188/P%C3%A4rnu+j%C3%B5e+kasutusv%C3%B5imaluste+uuring.pdf/18480bf0-fe5b-4604-a630-d84753bcb289>

⁹⁰ <https://maakonnaplaneering.ee/documents/2845826/19109285/Edelaestiasustuseelujoud2018.pdf/f98f2eb9-8ecc-4eee-a454-f58fd913d7b4>

Eelisjärjekorras tähelepanu vajavad asulad Pärnumaal on Varbla, Koonga, Surju, Lõpe ja Tali. Eriolukorras olev asula, kuhu on kasulik investeerida mainekujunduse eesmärgil, sh hoides alal kõik esmatähtsad teenused, on Ikla.

Uuring "Pärnumaa elanike liikumisharjumused ja – hoiakud"⁹¹ valimi suuruseks oli 1446 Pärnumaa elanikku. Selgub, et tervisespordist huvitub 84% vastajatest kas väga või küllaltki palju, 41% on liikumisharrastusega tegelenud 10 või rohkem aastat ning pikemalt tervisespordi harrastanute huvi selle vastu on tunduvalt suurem kui mitteharrastanutel. Harrastaja tegeleb enamasti mitme erineva alaga, kuid intensiivsemalt ehk sagedamini kui kord nädalas liikujad tegelevad 2-3 alaga, milleks on jooksmine, rattasõit ja jõuharjutuste tegemine. Tulemusi saab kasutada tervisespordiradade, kergliiklusteede ja välijõusaalide planeerimiseks.

Uuring **Pärnu kui turismisihtkoha kuvand kohaliku elaniku silme läbi 2020**⁹² viidi läbi Pärnu linna asustusüksuse elanike küsitluse baasil. Keskenduti kolmele teemale: a) Pärnu kui turismisihtkoht (uuriti elanike hinnangut külastajate hulgale, linna mainele, linnakülastuse motivatsioonitegureid, hinnanguid vaba aja ja turismiteenustele ning kultuurisündmustele jms); b) Pärnu vaba aja ja turismiteenuste kasutamine ning c) infokanalite kasutus. Leiti, et külastajate hulk Pärnus nii suvel kui talvel ei häiri oluliselt linna elanikke. Vaid kümnendik vastajatest leiab, et külastajaid võiks suvel vähem olla. Pärnu elanike jaoks on Pärnul eelkõige puhkuse- ja heaolusihtkoha maine. Kõige vähem nähakse uuringu tulemuste põhjal Pärnut kui odavat, ostlemis- ja äriturismisihtkohta.

Uuring „**Soome turist Pärnus**“⁹³, millest selgus, et Soome turistide otsust sõita Pärnusse mõjutasid ülekaalukalt enim teenuste, atraktsioonide ja kaupade soodsad hinnad ning huvi Pärnu spaade ja toitlustuskohtade vastu, mida tõi välja üle 40% vastanutest. Soome turistid olid valmis kõige sagedamini kulutama päevas ühe inimese kohta kuni 50 eurot toitlustusele, kuni 50 eurot kaupadele ning kuni 50 eurot muudele teenustele. Pärnu linna 2019. aasta suve- ja sügisperioodil külastanud Soome turistidest plaanivad kahe aasta jooksul uuesti tagasi tulla 92%.

Uuring **"Pärnu talvekülastaja 2019"**⁹⁴ näitas, et Eesti päritolu Pärnu külalised tulevad peaaesjalikult Harjumaa ja Tartumaa, vähem Läänemaa, Lääne-Virumaa ja Järvamaalt. Väliskülalistest poole moodustavad soomlased, kellele järgnevad lätlased, rootslased, venelased ning sakslased. Pärnu valikut mõjutas väga suures osas varasem hea külastuskogemus, võimalus spaapuhkuseks ning sõprade ja sugulaste soovitus. Muude põhjustena toodi välja erinevate sündmuste külastamist ja töökohustusi.

Poliitilised kokkulepped kohalike omavalitsuste juhtimiseks

Pärnu linn. Valimisliit Pärnu Ühendab, Eesti Reformierakond ja Eesti Keskerakond leppisid kokku moodustada Pärnu linna juhtimiseks aastateks 2021–2025 koalitsiooni⁹⁵.

Koalitsiooni suurim eesmärk ja väljakutse on Raba–Pargi silla ja sellega külgneva taristu rajamine. Jõuliselt soovitakse seista riigi tasandil Pärnu jaoks oluliste projektide, nagu Rail Balticu, Via Baltica ja lennujaama

⁹¹ <https://maakonnaplaneering.ee/documents/2845826/19109285/P%C3%A4rnumaa-liikumisuuring-1.pdf/07683815-9960-4a6a-8864-12eaa4d13021>

⁹² https://parnu.ee/failid/uuringud/P2rnu_kuvand_kohalike_seas_2020.pdf

⁹³ https://parnu.ee/failid/uuringud/Soome_turist_P2rnus2019_raport.pdf

⁹⁴ https://parnu.ee/failid/uuringud/P2rnu_talvekylastaja2019.pdf

⁹⁵ <https://parnu.postimees.ee/7372666/lugege-mis-laks-kirja-parnu-koalitsioonileppesse>

arendamise eest. Peetakse vajalikuks Rail Balticu raudtee Pärnu–Tallinna lõigu valmimist esialgselt kavandatud tähtjaks aastaks 2026. Seoses Rail Balticaga algatatakse Pärnu logistikakeskuse detailplaneering, rekonstrueeritakse Suur-Jõe liikluskoridor koos kergliiklusteega. Koostöös riigiga rajatakse juurdepääsuteed tulevase reiserterminali juurde Lao ja Pae tänava kaudu ning ühendus lennujaama, sadama ja raudtee kaubasõlme vahel. Koostöös riigiga jätkatakse lennujaama väljaehitamist, tehakse jõupingutusi sealse taristu aktiivseks kasutuselevõtuks ja rahvusvaheliste lendude avamiseks. Oluliseks peetakse linna arendamist ristlus- ja reisisadamana. Via Baltica osas peetakse oluliseks 2+2-realise maantee ehitustempot, sealhulgas alustada Libatse - Nurme 21,6 kilomeetrise lõigu ehitamisega hiljemalt 2023. aasta alguseks.

Ettevõtluse arendamist peetakse oluliseks ettevõtjate toetamist, sh IT-valdkonna ja turismi jätkusuutlikku arendamist Pärnus ja maakonnas. Toetatakse Euroopa Liidu roheleppede vahenditest maapiirkonnas ettevõtlust, kohaliku tooraine väärindamist ja kasutamist. Projekti "Ettevõtlik Pärnakas" raames jätkatakse arendustalgute korraldamist ja uuendatakse alustavate ettevõtete tugisüsteemi. Toetatakse tööstusparkide taristu arendamist, Pärnumaa ettevõtlusinkubaatori, koostöökeskuste, nagu Fowardspace, Pärnu noorte innovatsioonikeskus HUUB, jt tegevust. Samuti toetatakse ettevõtjaid spetsialistide Pärnusse toomisel ja idufirmasid kontorite kolimisel Pärnusse. Oluliseks peetakse kaugtöö tegemise võimaluste avardamist, ettevõtjate ja vabakutseliste võrgustumist. Jätkatakse Tartu Ülikooli Pärnu kolledži rahalist toetamist piirkonna arengust ja ettevõtete vajadustest lähtudes. Pärnumaa arenduskeskuse kaudu tehakse koostööd maakonna omavalitsustega ja tugevdatakse Pärnu juhtrolli maakondlikes koostööprojektides. Samuti toetatakse ettevõtluse projekte, mis ühendavad ja loovad parema sidususe osavaldade ja kesklinna vahel. Aktiivset turundustööd tehakse investoritele ettevõtluskeskkonna võimaluste tutvustamiseks, konkurentsivõime suurendamiseks ja nähtavuse parandamiseks Eestis ja naaberriikides.

Soov on arendada Pärnu rahvusvahelise konverentsiturismi sihtkohaks. Peetakse tähtsaks linna esindatust olulistes sihtkohtades turismialastel välismessidel. Sesoonsuse vähendamiseks arendatakse linna aastaringse turismisihtkohana, selleks korraldatakse turunduskampaaniaid ja soositakse turismivaldkonna asjaosaliste võrgustamist. Turismibusside ja karavanide parkimisalade arendamiseks ollakse valmis ettevõtjatele soodustingimustel hoonestusõigust pakkuma. Pärnu on maakonna turismiturunduse eestvedajaks.

Otsitakse võimalusi anda Pärnusse kolivatele inimestele soodustingimustel maad oma kodu ehitamiseks.

Tori vald. Tori valla valimisliitude Terve Koduvald ja Koduvald sõlmitud koalitsioonilepingus 2021-2025⁹⁶ keskendutakse elukeskkonna parandamisele (ühisvesi ja kanalisatsioon, teed, internet, teenused, jms). Rail Baltica teemat ei kajastata.

Häädemeeste vald. Valimisliit Ühtne Koduvald, valimisliit Rannamänd ja Eesti Konservatiivne Rahvaerakond koalitsioonileppes aastateks 2021-2025⁹⁷ on ühendanud oma teadmised ja kogemused, et arendada Häädemeeste valda kui tervikut Iklast Pärnuni. Kesksed teemad on elukeskkond (ühisveevärk ja –kanalisatsioon, kergliiklus, vaba aeg jt. Taristu poolelt on veel Uulu tunneli ehitus koostöös maanteeametiga. Meretuuleparkide kavandamisel taotletakse kõiki asjassepuutuvaid uuringuid (peale keskkonnauuringute ka sotsiaalmajanduslik uuring) ja võimalikest negatiivsetest mõjudest tulenevate

⁹⁶ <https://www.torivald.ee/documents/17490539/31360149/2021+Tori+valla+koalitsioonileping.pdf/b5afb565-fa37-43ce-82d9-cc96951d5cbf>

⁹⁷ <https://parnu.postimees.ee/7376913/vaadake-milles-haademeeste-voimukoalitsioon-kokku-leppis>

kahjude hüvitamist. Jaagupi sadama osas töötatakse välja kõiki osapooli rahuldav lahendus. Rail Baltica teemat leppes ei kajastata.

Põhja-Pärnumaa vald. Valimisliit Meie Vald, Valimisliit Inimeste Eest, Valimisliit Vändra Noored, Eesti Konservatiivne Rahvaerakond ja Riina Kukk koostöölepe Põhja-Pärnumaa valla juhtimiseks aastateks 2021.-2025. Elanike heaolu ja ettevõtluse arengu seisukohast lähtuvalt peetakse oluliseks igakülgse koostöö edendamist kõigi maakonna omavalitsustega, Pärnumaa Omavalitsuste Liidu ja SA Pärnumaa Arenduskeskusega jt organisatsioonidega. Otstakse lahendusi elanike arvu suurendamiseks vallas. Soositakse oma põllumajandus- ja käsitöösaaduste jm otseturustust kohalikul turul (OTT – otse tootjalt tarbijale). Korraldatakse erinevaid üritusi ettevõtjate kogemuste vahendamiseks ja koostöö aktiveerimiseks. Suurendatakse eelarve vahendeid, et tagada valla teede korrashoid. Toetusmeetmete olemasolul projekteeritakse ning ehitatakse kergliiklusteid. Otsitakse võimalusi vaba aja veetmise võimaluste mitmekesistamiseks. Rail Baltica teemat leppes ei kajastata.

Lääneranna vald. Lääneranna Valimisliit ja Erakond Isamaa koalitsioonileppes aastateks 2021-2025⁹⁸ tuuakse välja koos eraettevõtjatega kaugtöö tegemiseks tööpaikade rajamine, kiire interneti kättesaadavaks muutmine, uute töökohtade loomise toetamine kompetentse nõustamise ja valla loomakeskuste (ruumideks nt Vatla mõis, Tuudi koolimaja, Lihula mõisa viinaköök vm) baasil. Samuti koostöös kohalike ettevõtjatega valla ettevõtlus- ja töömessi korraldamine, õppuritele praktikakohtade võimaldamine, stipendiumi asutamine kohaliku noore õppimise toetamiseks. Koostöös ülikoolide ja kutsehariduskeskustega suurendatakse piirkonnas haritud tööjõu olemasolu ja keskkonnaküsimustes teadlikkuse tõstmist. Toetatakse loodusturismi arendamist. Soovitakse parendada ühistranspordivõrgustikku elanike liikumiseks valla- ja teeninduskeskustesse ning maakonnakeskusesse. Samuti panustada kergliiklusteede arendamisse ja sidumisse terviseradadega. Rail Baltica teemat leppes ei kajastata.

Saarde vald. Valitsuse moodustas valimisliit Südamega Saardes, kelle eesmärkide⁹⁹ seas Rail Baltica teemat ei ole kajastatud.

Kihnu vald. Koalitsioonilepet ei ole koostatud.

Lisa 2. Tallinn-Helsingi tunnel

RB arengu tarvis on väga olulise tähtsusega Tallinn- Helsingi tunneli ehitus. **TALSINKIFIXi tasuvusuuringus** prognoositakse tunneli rajamisel reisijateveo kasvu aastaks 2030 kuni 30 miljoni reisini aastas. Samas märgitakse, et aastaks 2030 on tööjõupuudus Helsingi piirkonnas suurusjärgus 200 000 inimest. Sellest tulenevalt võimaldab tunnel ka oluliselt suurema pendelrände, kui analüüsis on hinnatud. Võtmeküsimuseks on kui kiiret ja mugavat liikumisvõimalust tunnel pakub ning mis on selle hind¹⁰⁰. Kaubatranspordi prognoosides lähtus TALSINKIFIX uuring Helsingi-Tallinna vahelise kaubatranspordi mahtude kasvu aeglustumisest kuni aastani 2030. Seejärel peale tunneli valmimist selle kiiremat kasvu 10 aastaks ja seejärel kaubatranspordi mahtude kasvu vähenemist. Prognoosis eeldati, et tunneliga kasvab Soome kaubatranspordis Eesti kaudu kulgeva kauba osakaal 33%-ni ja sellest tunnelis kulgeks 60%

⁹⁸ <https://lrvi.ee/uudised/solmiti-koalitsioonileping-uhiseks-tegutsemiseks-laaneranna-valla-juhtimisel/#juhtimine>

⁹⁹ <https://sydamegasaardes.ee/>

¹⁰⁰ Pre-feasibility study of Helsinki-Tallinn fixed link Final Report.

kaupadest. Sellisel juhul oleks tunnelit läbiva kaubaveo maht kuni 11 miljonit tonni. Lähtutakse, et tunneli kaudu toimub kaubavedu üksnes autorongi haagistega analoogiliselt Inglise kanali tunnelis toimuvaga.

FinEst Link tasuvusuuringus prognoositakse, et reisijate arv kasvab aastaks 2050 üle 14 miljoni¹⁰¹. Juhul kui tunnel ehitatakse, lisandub eelnevale 15 000 pendelrändajat Eesti ja Soome vahel (10 000 Soomes ning 5 000 Eestis) ning 3,5 miljonit laevareisijat asub laeva asemel kasutama tunnelit. Pendelrände puhul hinnati, et 3,3 protsenti Tallinna töötajatest asuksid tööle Helsingis ning vastupidi 1,5 protsenti Helsingi töötajatest asuksid tööle Tallinnas¹⁰². Kaubaveo arvestamisel lähtus FinEst Link, et kaubavedu Helsingi ja Tallinna vahel oli 2016. aastal 3,8 miljonit tonni. Uuringus eeldati, et kaubavedu kasvaks ilma tunnelita 6,9 miljoni tonnini ning koos tunneliga 8,4 miljoni tonnini, millest 4,2 miljonit tonni liiguks läbi tunneli.¹⁰³

FinEst Bay Area Development Oy prognoos erineb teistest oluliselt kiirema ühenduse poolest. Näiteks kui FinEst Linki uuringus lähtuti 160 km/h liikuvatest rongidest siis nüüd on võetud kiiruseks kuni 360 km/h. Tallinna kesklinnast oleks võimalik jõuda Helsingi kesklinna 30 minutiga. Kuna ühendatakse kahe linna lennujaamad, siis seeläbi suureneb oluliselt tunneli kasutuspotentsiaal. Kuna tunneli rajamisega kaasnevad tehissaared, siis nende kasutamisel eluasemete rajamiseks on võimalik lisanduv tunneli kasutajate arv. Näiteks trassialternatiivi korral, mis kulgeb läbi Espoo, on igale tunneli peatusealale võimalik lisada asustust 50 000 inimese võrra. Samuti nähakse ette eraldada reisijate liiklus kaubaveost, mille tulemusena kasutuspotentsiaali kasutamine kasvab. Ka Tallinna Helsingi vahelist pendelrännat nähakse suuremana, kuna kavas on rakendada rohkem allahinnatud aastapiletit. **Suomen Taloustutkimus Oy koostatud uuringus** prognoositakse reisiliiklust kuni 52 miljonit reisijat aastas. Tulemuse prognoosis on lähtutud, et kui Helsingi ja Tallinna vahelise liikluse kasv jätkub senisel viisil, siis kasvab reiside arv 27 miljonini aastal 2040, Taloustutkimuse OY hinnangul kasutaks 80% laevaga reisijatest võimaluse korral oluliselt kiiremat tunnelit. Kuna kavas on ühendada Helsingi ja Tallinna lennujaamad ja kasutus jätkaks senist kasvu, küündiks lennujaamade reise arv 71 miljonini, kellest 15% kasutaks tunnelit terminali vahetuseks. Eeldatakse, et kuni kolmandik täna Soomes töötavatest eestlastest eelistaksid elada Eestis ja jätkata töötamist Soomes (17 000 pendelrändajat) ja kuni 20 000 Helsingi elanikku, eelistaksid soetada eluaseme Tallinnast ning jätkata töötamist Soomes (20 000 pendelrändajat). Lisaks eelnevale prognoositakse kuni 10 000 pendelrändaja lisandumist muudel põhjustel. Siia kuuluvad nii FinEst Link uuringu 5 000 Helsingi elanikku, kes töötavad Tallinnas, asustatud saare elanikud ning Helsingi elanikud, kes kasutavad võimalust õppida Tallinnas. Täiendavad 500 pendelrändajat oleksid Eesti üliõpilased, kes kasutaksid võimalust õppida Helsingi ülikoolides.

On tähelepanuväärne, et arendaja hinnangul oleks tunnel teostatav ka üksnes reisijateveole tuginedes. Kaubaveo osas on arendaja hinnanud, et aastaks 2030 on võimalik saavutada tase 22 miljonit tonni.

Finest Bay Area – Raudteetunnel Soome ja Eesti vahel. Piiriülese keskkonnamõju hindamise programmis¹⁰⁴ tuuakse välja, et merealune raudteetunnel on oluline, et Helsingi ja Tallinna pealinnapiirkondadest kujuneb ühine metropol. Seda toetab ka tunneli kaudu Vanta ja Tallinna lennujaamade ühendamine rongiga. Samuti on piirkonnal võimalus saada Aasiat ja Euroopat ühendavaks keskuseks. Projekti tegevusalternatiivide kõrval hinnatakse KMH menetluses ka null alternatiivi ehk projekti teostamata jätmist.

¹⁰¹ FinEst Link, Comparative Impact Analysis Sub-Report.

¹⁰² FINEST LINK WP2 Appendix 2. Passenger volume estimation.

¹⁰³ FinEst Link Comparative Impact Analysis Sub-Report.

¹⁰⁴ [Finest Bay Area Raudteetunnel Soome ja Eesti vahel PIIRIÜLESE KESKKONNAMÕJU HINDAMISE PROGRAMM MÄRTS 2019 PIIRIÜLESE KESKKONNAMÕJU HINDAMISE PROGRAMM - PDF Free Download \(docplayer.ee\)](#)

Tänaseks on Finest Bay Area Development OÜ nimel tehtud teistkordselt **taotlus**¹⁰⁵ riigi eriplaneeringu algatamiseks eesmärgiga rajada Soomet ja Eestit ühendav raudteetunnel.

Lisa 3. Intervjuu Raivo Varega Pärnu Postimehes (23. detsember 2021)

- Majandusekspert: Rail Baltic üksi ei paranda siin midagi
- Areng on võimalik seal, kus on teed ja ühendused
- Ent üksnes rööpad majanduse edenemist ei garanteeri
- Et uus kiirraudtee tooks kaasa Pärnumaa arengu, tuleb kohapeal kõvasti pingutada

Majandusekspert Raivo Vare kannustab siinseid omavalitsusi, ettevõtjaid juba praegu looma projektikomiteed, mis tegeleks sellega, et Pärnumaa saaks kiirraudteest kasu.

Veebruariks valmib põhjalik aruanne Rail Balticu (RB) mõju kohta Pärnumaa arengule. Dokumendis kirjeldatakse maakonna võimalikke arenguteid aastani 2050. Uuringusse kaasatud majandusekspert Raivo Vare sõnab, et pärnumaalased peavad langetama valiku: kuhu nad tahavad jõuda ja kuidas selleks kiirraudteed ära kasutada.

Olete öelnud, et majandus areneb kollete toel. Selgitage seda mõtet, palun, lähemalt.

Läbi ajaloo toimub majanduslik areng ja koos sellega ühiskondlik areng laiemalt kollete toel. Teatud kohtadesse tekivad asulad, kus hakkab arenema käsitööndus, kauplemine. Absoluutne seaduspärasus on, et need kolded ei teki suvalisse kohta sügavasse metsa, vaid sinna, kus on teed, kulgevad kommunikatsioonid. Ajast sõltuvalt on need erinevad. Alguses olid näiteks veeteed. Pärnu tekkis siia, sest siin oli mereäär ja jõesuue. See oli loomulik arengukäik, täpselt samuti käib mujalgi.

Kas RB on säärane ühendustee, mis tekitab uue kolde?

Jah, kindlasti. Pärnumaale tähendab see täiesti uut võimalust. Uus raudtee on hoopis teistsugusel tasemel võrreldes olnuga. Teekoridorgi on teistsugune, eelmine lahendus pärines tsaariajast. See on võimalus, mida siiani pole olnudki: ühendab siinse piirkonna nii Tallinna, Riia kui metropolidega. Tulevikus raudteetunneliga ka Helsingiga. Ma tajun, et Pärnut vaadatakse väga linnakeskselt. Mina ei rääkinud arenduskeskustest või koldelisest arengust linnakeskse, vaid linna ja selle lähiümbruse kesksena, näiteks Sauga kaasa arvatud. See toob uue hingamise. Kõik algab sellest, kas on võimalik liikuda. Kui ei ole, hingamine lakkab.

Need inimesed, kes on RB vastu, küllap ei usugi, et transpordikoridor võiks olla arengukoridor.

Arenguks peab jõupingutusi tegema, sest transpordikoridor on siiski ainult eeldus. Pärnumaal hakkas vahepeal asi käest ära minema, sest raudteeühendused halvenesid, sõidusuunad tõmbusid kokku. Nüüd saab uuesti tagasi tulla maantee- ja ratastranspordi pealt raudteele. Raudtee on uues olukorras efektiivsem. Ma ei hakka rääkima rohelisest agendast, veovõimekusest ega ajafaktorist.

Kas on võimalus, et Pärnu võib jääda kaotajate poolele?

On. Juhul, kui midagi ette ei võeta. Kui lastakse asjadel isevoolu teed minna, toimub protsess, millel on hoopis teine märk: kahanemine. Rahvastik liigub üldiselt sinna, kus on paremad võimalused. Suures osas oleme ikkagi tööinimesed ja läheme sinna, kus on töö. Kui kohapeal jääb majanduse areng toppama, sest "las ta olla roheline ja vaikne", inimesed lahkuvad. See on niimoodi läinud mujal ja läheb ka meil.

¹⁰⁵ <file:///C:/Users/Riks/Documents/pdf/REP.pdf>

Kiirraudtee tulek iseenesest ei pruugi arengumootor olla.

Kui rong niisama mööda tuhiseb, tekib vaid müra ja vilin kõrvades. Kui rong jääb seisma, kui on põhjust maha tulla ja küsida, et “miks ma üldse Riiga pidin sõitma?”. See on see, milleni jõuda.

Seega võib skeptikute versioon tõeks osutuda?

Pärnumaalased peavad tegema kollektiivselt valiku, mida nad tahavad. Kas arengut või konserveeritud, reservaadi moodi olemist. Viimane on põrgutee, sest kui arenguväljavaateid ei kasutata, tõmbub kollektiiv kokku. Seda me oleme näinud Eestiski. Näitena võib tuua Antsla, Mõisaküla, Kilingi-Nõmme. Oht ei ole möödas Kesk-Eestiski, mis vanasti oli heaolu kants. Praegu on seis selline, et kui Türi veel hingitseb, siis Paide käib alla. Seda on uuritud: Paide kandis rebeneb Eesti pooleks. Kaks kolmandikku liigub Tallinna poole ja kolmandik Tartu poole.

RB puhul on selline olukord, et kui siin midagi ei tehta ja rong tuhiseb mööda, siis Riia ja Tallinn tõmbavad rahva ära.

Mida peaks tegema? Kellel peaks suurem roll olema, kas omavalitsustel või ettevõtjatel?

Ei ole nii, et üks teeb ja teised ootavad. Põhimõtteliselt peavad kõik seljad kokku panema. Võiks luua projektikomitee. Seal oleks esindatud kõik omavalitsused, poliitilised jõud, ettevõtlus võimalikult kõrgel tasemel, kultuur ja sotsiaalvaldkond – kõik huvirühmad. See institutsioon töötaks alalisena ega piirduks poliitilise nelja aasta tsükliga.

Suured arendused ei käi nii nagu valimised. Valimistel on teine funktsioon. Ükskõik mis infrastruktuurist räägime, tähendab, et peab ette vaatama 15–20 aastat. Arendamine peab olema järjepidev. Kogu aeg tuleb tagassidestada, muuta, korrigeerida.

Ilma pika perspektiivita jäävad paljud võimalused paratamatult kasutamata ja keegi ei tee seda teie eest ära. Valitsus peab tegema RB valmis, aga see, mis te sellega peale hakkate, sõltub teist. Natuke võib valitsuse kallal iriseda, et pange rohkem kohalike rongide peatusi – kuue asemel kaheksa – ja pange sinna teised rongid sõitma. Neid asju võib arutada, aga suures plaanis ei muuda see pilti. Pilt sõltub sellest, mida otsustatakse kohapeal, kui kindlalt suudetakse sellest kinni pidada ja pingutada.

Kas praeguste 40aastaste silmad näevad arengut?

Ikka. Taristuprojektide elutsükel on 15–20 aastat teostuseni. Muuseas, RB-l ka. RB uus hingamine tekkis 2009 ja lõplikult peaks kiirraudtee valmis saama 2030, oletame, et natuke varem, aga enam-vähem sel ajal.

Efekt ilmneb osaliselt teatud viibega. Osaliselt ilmneb kohe. Üleüldse ei ole RB sedasorti asi, mis kunagi valmis saab. See on nagu Tallinna või Rooma linn. Pärnugi võiks selline linn olla. Mitte valmis asi, mis natuke aega kestab, ja siis tekib entroopia. Entroopia tähendab, et hakkab kahanemine, lahkumine, lagunemine. See on sootsiumis täpselt samasugune nähtus nagu füüsilises maailmas. Ühiskonnad lagunevad, linnad ja piirkonnad lagunevad. Samamoodi nagu füüsilise maailma objektid, kui ei pinguta nende uuendamise nimel.

See filosoofia ise, et “ärme midagi tee, küll läheb”, on fundamentaalselt vale. RB ei tee siin midagi paremaks, kui ise midagi ei tee.

RB on võimalus, see ei ole sundus. On inimeste endi valida, kas nad tahavad arengut või ei. Sellest hetkest, kui RB maailma avardab, entroopia kiireneb, kui midagi ette ei võeta.

Kas kohapealset pingutust on uuritud?

Meie töörühma liikmed on läbi lugenud kõik arengukavad Pärnumaa kandis. Kohalike omavalitsuste ettekujutus on ikka väga piiratud. Pärnu linnal on arengukavas RB esindatud, kellelgi oli veel (Tori valla omas, toim), aga ülejäänutel nagu polekski. Öelda, et “praegu kiirraudteed veel ei ole, tehke valmis, siis

hakkame vaatama"... Nii see ei tööta. Pead enne valmis olema. Pead ette valmistama, kaasa aitama. Praegu tuleb planeerida. Sellest sõltuvad võimalused.

Lisa 4. Intervjueeritute nimekiri

1. Andres Metsoja, Riigikogu liige
2. Andres Sooniste, Pärnumaa Ettevõtete Koda, juhatuse liige
3. Anvar Salomets, Rail Baltic Estonia, tehniline juht
4. Erik Reinhold, Pärnumaa Arenduskeskus, juhataja
5. Garri Raagmaa, TÜ Pärnu kolledž, direktor
6. Gea Kammer, TÜ Pärnu kolledž, arendusjuht
7. Heiki Mägi, Pärnumaa Arenduskeskus, maakonna arendusjuht
8. Kaido Koppel, Pärnu linnavalitsus, planeerimisosakonna juhataja
9. Kristjan Kaunissaare, EV Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Rail Baltica koordinaator
10. Lauri Luur, Tori vallavanem
11. Lea Kalda, Pärnu Linnavalitsus, arenguteenistuse juhataja
12. Mihkel Kärg, Ettevõtluse Arendamise Sihtasutus, välisinvesteeringute keskuse ärikeskkonna nõunik
13. Raido Lember, Ettevõtluse Arendamise Sihtasutus, välisinvesteeringute keskuse direktor
14. Sulev Alajõe, Ettevõtluse Arendamise Sihtasutus, Lääne-Eesti investorteenindaja
15. Svea Uusen, Pärnumaa Arenduskeskus, ettevõtluse- ja ekspordi konsultant
16. Toomas Kivimägi, Riigikogu liige
17. Tõnis Hunt, TTÜ, merenduskeskuse programmijuht
18. Urmas Kase, EV Rahandusministeeriumi regionaalpoliitika talitus, maakondliku arendustegevuse nõunik
19. Vootele Tamm, Pärnu logistikavaldkonna ettevõtja, Niidu Ladu OÜ